POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Nr E1

INSTRUKCJA O SYGNALIZACJI
na
Polskich Kolejach Państwowych

• WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE •

ERRATA

do Instrukcji o sygnalizacji na polskich kolejach państwowych (E1)

II Wydanie

Str.	Wiersz		Jest	Powinno być
	od góry	od dołu		
16	5		semator	semafor
26	5		matowo białe	matowobiałe
34	6		przez zawieszenie	przez zwieszenie
51	7		wskaźnika	wskaźniki
61	4		pomarańczowe, o	pomarańczowe, a
71	1		parowozowej	lokomotywowej
107	6		na przedzie	na przodzie
112	2		lokomotywy	lokomotyw
121		2	umocowane	umocowana
151	3		matowo białe	matowobiałe
177	6		km godz	km/godz.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Nr E1

INSTRUKCJA O SYGNALIZACJI
na
Polskich Kolejach Państwowych

Zatwierdzona zarządzeniem Ministra Kolei
z dnia 16 grudnia 1954 r. Nr 368



WARSZAWA 1958

• WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE •

Sygnał jest rozkazem, który powinien być bezwzględnie wykonany.

Każdy pracownik kolejowy powinien posiadać umiejętność praktycznego stosowania sygnałów zatrzymania pociągu.

Każdy pracownik kolejowy, którego czynności związane są z ruchem pociągów i wykonywaniem manewrów, powinien znać szczegółowo Instrukcję o sygnalizacji.

Opracowanie wersji cyfrowej
Artur Palka

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE WARSZAWA 1958

Wydanie drugie	Oddano do składania 23. 4. 1958.
Nakład 70 000 + 150 egz.	Podpisano do druku 15.VII.1958
Ark. wyd. 8,3, druk. 6, 20/32	Druk ukończono 15.IX.1958
Papier ilustr. kl. V gr. 80, 70×100	Zamówienie nr 1025

Gdańskie Zakł. Graf. Gdańsk, Świętojańska 19/23 - Nr zam. 800 - W-16

SPIS TREŚCI

str.

Rozdział I

§ 1. Postanowienia ogólne 5

Rozdział II

§ 2. Sygnały 8
§ 3. Semafory 8
§ 4. Przepisy stosowania semaforów (S) . . . 29
§ 5. Tarcze ostrzegawcze 39
§ 6. Przepisy stosowania tarcz ostrzegawczych (O) 49
§ 7. Semafory z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semafora (So) 54
§ 8. Przepisy stosowania semaforów z tarczą ostrzegawczą (So) 62
§ 9. Tarcze manewrowe (M) 63
§ 10. Przepisy stosowania tarcz manewrowych (M) 70
§ 11. Sygnały zamknięcia toru 73
§ 12. Przepisy stosowania sygnałów zamknięcia toru (Z) 82
§ 13. Sygnały drogowe (D) 86
§ 14. Przepisy stosowania sygnałów drogowych (D) 94
§ 15. Sygnały na pociągu (Pc) 104
§ 16. Przepisy stosowania sygnałów na pociągu (Pc) 118
§ 17. Sygnały na taborze kolejowym (Tb) . . . 120
§ 18. Przepisy stosowania sygnałów na taborze (Tb) 124
§ 19. Sygnały dawane przez drużynę pociągową (Rp) 125
§ 20. Przepisy stosowania sygnałów dawanych przez drużynę pociągową (Rp) 129

str.

§ 21. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu (Rd) 133
§ 22. Przepisy stosowania sygnałów dawanych przez dyżurnego ruchu (Rd) 133
§ 23. Sygnały przy manewrowaniu (Rm) . . . 134
§ 24. Przepisy stosowania sygnałów przy manewrowaniu (Rm) 140
§ 25. Sygnały na górkach rozrządowych (Rt) . . 140
§ 26. Przepisy stosowania sygnałów na górkach rozrządowych (Rt) 146
§ 27. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh) 147
§ 28. Przepisy stosowania sygnałów dawanych przy próbie hamulców zespolonych (Rh) . . . 151
§ 29. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu (Rr) 152
§ 30. Przepisy stosowania sygnałów w razie rozerwania pociągu (Rr) 153
§ 31. Sygnały alarmowe (A) 153
§ 32. Przepisy stosowania sygnałów alarmowych (A) 154

Rozdział III

§ 33. Wskaźniki 155
§ 34. Przepisy stosowania wskaźników . . . 186

Rozdział IV

§ 35. Postanowienia przejściowe 200
§ 36. Przepisy stosowania semaforów świetlnych z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semafora oraz sygnałów dzwonowych . 211

ROZDZIAŁ 1

§ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Instrukcja dotyczy sygnałów i wskaźników obowiązujących na Polskich Kolejach Państwowych. Sygnały i wskaźniki nie zawarte w instrukcji mogą być stosowane tylko za każdorazowym zezwoleniem Ministra Komunikacji.

2. Sygnały i wskaźniki przewidziane w instrukcji stosuje się na kolejach normalnotorowych użytku publicznego znaczenia ogólnego, pierwszorzędnych i drugorzędnych. Na kolejach normalnotorowych użytku publicznego znaczenia miejscowego mogą być stosowane za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji postanowienia ulgowe w stosunku do instrukcji.

3. Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.

4. Sygnalizacja na Polskich Kolejach Państwowych, jeśli chodzi o semafory, jest sygnalizacją szybkości, nie zaś kierunku, a więc poszczególne sygnały na semaforach, zezwalające na jazdę, podają maszyniście pociągu szybkość, z jaką ma prowadzić pociąg (normalna czy zmniejszona), a nie kierunek jazdy.

5. Sygnał jest to znak umowny lub zespół tych znaków, zmieniający się w zależności od sytuacji (ruchowej), za pomocą których podaje się nakaz lub informację, przede wszystkim drużynie pociągowej (lokomotywowej i konduktorskiej), następnie innym pracownikom, czynności których są związane z ruchem pociągów, a wreszcie ogółowi pracowników kolejowych.

6. Wskaźnik jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się wyżej wymienionym pracownikom (ust. 5) informacje o mniejszym znaczeniu aniżeli za pomocą sygnałów.

7. Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe.

Sygnały wzrokowe dzieli się na dzienne, nocne oraz dające te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień jak i w nocy.

8. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, jeżeli sygnały dzienne nie są widoczne z odległości 300 m. Odnosi się to przede wszystkim do semaforów, tarcz ostrzegawczych, sygnałów drogowych i sygnałów na pociągach.

9. Na pociągach należy sygnały nocne stosować w dzień w tunelach, jeżeli sygnały dzienne nie są widoczne z przepisowej odległości.

Jeżeli maszynista może ze swego stanowiska zapalić elektryczne światła na lokomotywie, to powinien to uczynić podczas każdorazowego przejazdu przez tunel.

Postanowienia niniejszego ustępu nie dotyczą tunelów oświetlanych w ciągu całej doby.

10. W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów należy zastosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.

11. Jeżeli ukazujący się sygnał (dzienny lub nocny) nie odpowiada ściśle obrazowi sygnałowemu ustalonemu w instrukcji, to jest to sygnał wątpliwy (niepewny). Każdy sygnał wątpliwy należy rozumieć w znaczeniu, które bardziej zapewnia bezpieczeństwo.

12. Jeżeli w porze ciemnej semafor ramienny wskazuje nocny sygnał S1 „Stój", a dzienny — sygnał zezwalający na jazdę, to ważny jest sygnał dzienny, jeżeli przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania (sygnał D1) lub nie podano innego sygnału „Stój".

13. Pracownik kolejowy powinien podczas pełnienia służby związanej z ruchem pociągów mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe.

14. Każdy pracownik kolejowy bez względu na to, czy praca jego jest związana z ruchem pociągów, czy też nie — powinien umieć i obowiązany jest podawać sygnał zatrzymania pociągu lub manewrującego składu w przypadku wyraźnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub życia ludzkiego.

15. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz inne zalecenia, odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.

ROZDZIAŁ II

§ 2. SYGNAŁY

Rozróżnia się:

1. Sygnały na semaforach (S, Sr, Sp, Sz),
2. Sygnały na tarczach ostrzegawczych (O),
3. Sygnały na tarczach manewrowych (M),
4. Sygnały zamknięcia toru (Z),
5. Sygnały drogowe (D),
6. Sygnały na pociągu i na taborze kolejowym (Pc i Tb),
7. Sygnały dawane przez drużynę pociągową (Rp),
8. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu (Rd),
9. Sygnały przy manewrowaniu (Rm),
10. Sygnały na górkach rozrządowych (Rt),
11. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh),
12. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu (Rr),
13. Sygnały alarmowe (A).

§ 3. SEMAFORY (S)

1. Semafory ramienne:

Semafor ramienny składa się ze słupa, na którym są umieszczone ruchome ramiona oraz latarnie i przesłona z kolorowymi szkłami.

Przez nastawienie jednego lub dwóch ramion semafora w odpowiednie położenie lub też przez ukazanie

się odpowiedniego światła na semaforze wydaje się rozkaz zabraniający lub zezwalający na jazdę pociągu.

1. Sygnał S1 „Stój"

a) Dzienny

Ramię semafora, na semaforach zaś dwuramiennych — górne ramię semafora ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu





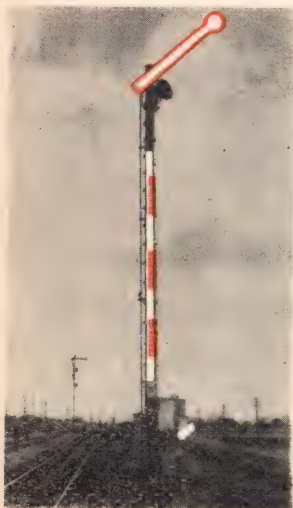
2. Sygnał Sr2 „Wolna droga"

a) Dzienny

Ramię semafora, na semaforach zaś dwuramiennych — górne ramię semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Zielone światło na semaforze, na semaforach zaś dwuramiennych — zielone światło górnej latarni, zwrócone do pociągu





UWAGA. Sygnał Sr2 „Wolna droga" stosuje się na semaforach wyjazdowych również przy wyprawianiu pociągów towarowych z torów głównych dodatkowych, jeśli czoło wyprawianego pociągu znajduje się bezpośrednio przed semaforem wyjazdowym i nie zachodzi obawa przejazdu przez zwrotnice z szybkością większą od dozwolonej.

3. Sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”

a) Dzienny

Dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem około 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Światło zielone, a pod nim jedno światło pomarańczowe, na semaforze na jednym pionie, zwrócone do pociągu





2. Semafory świetlne:

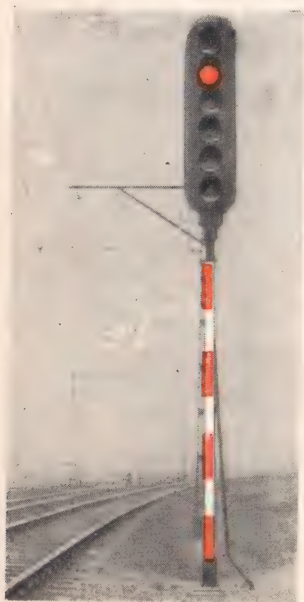
Semafor składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie dwie lub więcej latarń z kolorowymi szkłami. Ilość latarń zależy od przeznaczenia semafora.

Semafory wjazdowe

1. Sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

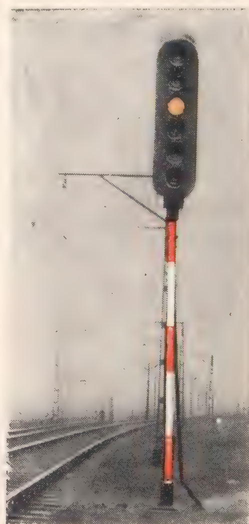
Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu



2. Sygnał S2 „Wjazd z zatrzymaniem na stacji. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Światło pomarańczowe na semaforze, zwrócone do pociągu



3. Sygnał S3 „Wjazd ze zmniejszoną szybkością. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

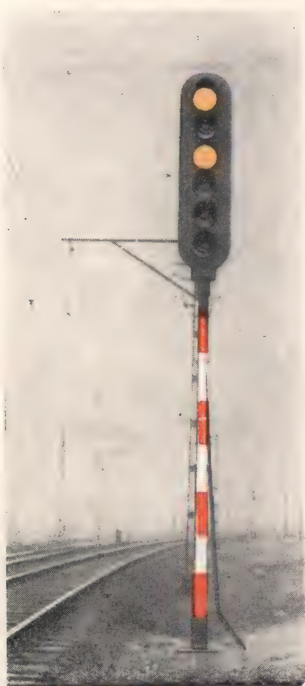
Dzienny i nocny

Dwa światła pomarańczowe na semaforze, na jednym pionie, zwrócone do pociągu

4. Sygnał S4 „Wolna droga". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"

Dzienny i nocny

Światło zielone na semaforze, zwrócone do pociągu





5. Sygnał S5 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"

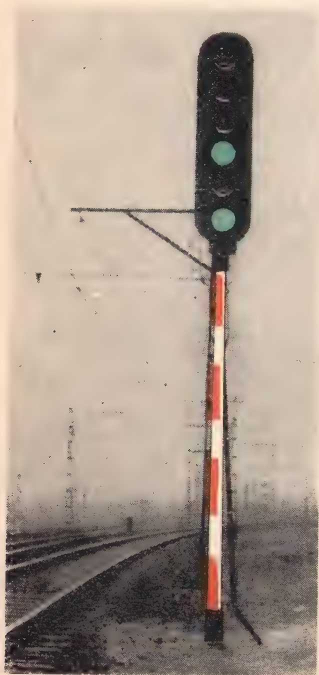
Dzienny i nocny

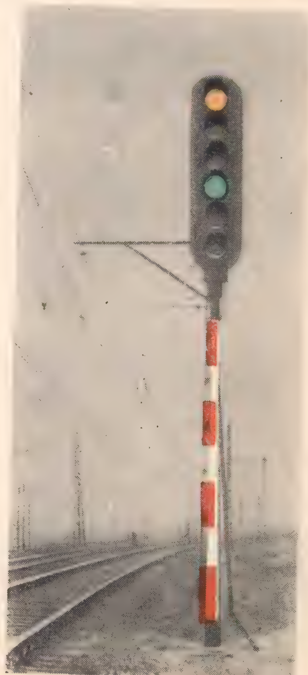
Dwa światła zielone na semaforze na jednym pionie, zwrócone do pociągu

6. Sygnał S6 „Wolna droga". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną szybkością"

Dzienny i nocny

Światło zielone, a nad nim światło pomarańczowe, na jednym pionie na semaforze, zwrócone do pociągu





Semafory wyjazdowe

7. Sygnał S1 „Stój"

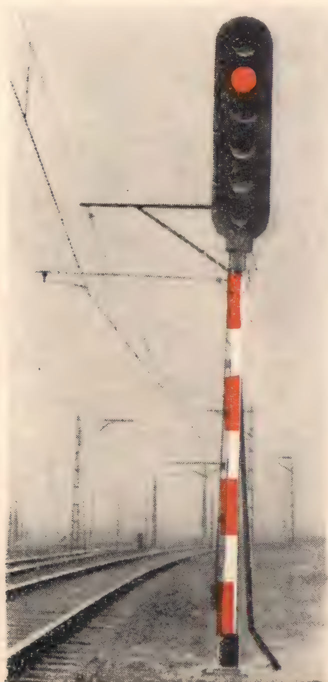
Dzienny i nocny

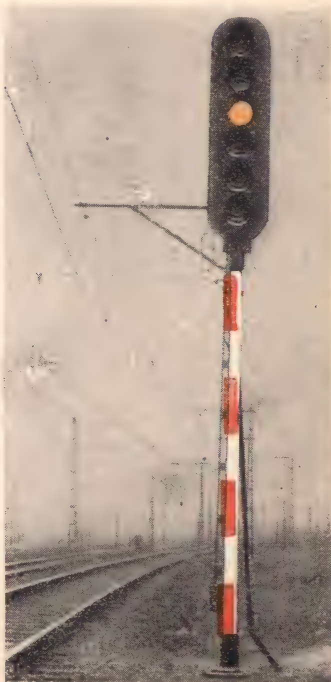
Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu

8. Sygnał S2 „Wyjazd dozwolony. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Światło pomarańczowe na semaforze, zwrócone do pociągu





9. Sygnał S3 „Wyjazd ze zmniejszoną szybkością. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”

Dzienny i nocny

Dwa światła pomarańczowe na semaforze, na jednym pionie, zwrócone do pociągu

10. Sygnał S4 „Wolna droga”. Na liniach z blokadą samoczynną — „Wolna droga”. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”

Dzienny i nocny

Światło zielone na semaforze, zwrócone do pociągu





11. Sygnał S5 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością". Na liniach z blokadą samoczynną — „Wolna droga ze zmniejszoną szybokścią". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"



Dzienny i nocny

Dwa światła zielone na semaforze na jednym pionie, zwrócone do pociągu

UWAGI

1. Wskazana na rysunkach ilość latarń umożliwia sygnalizowanie wjazdów i wyjazdów dla wszystkich możliwych przypadków z uwzględnieniem sygnału zastępczego. Rzeczywista ilość latarń zależy od warunków miejscowych.

2. Wskazania semaforów drogowskazowych świetlnych odpowiadają wskazaniom semaforów wjazdowych lub wyjazdowych, w zależności od warunków miejscowych.

3. Jeżeli odległość pomiędzy dwoma kolejnymi semaforami, ustawionymi za semaforem wjazdowym, jest mniejsza niż droga hamowania, wówczas uprzedza się o tym maszynistę przez umieszczenie wskaźnika zarówno na semaforze wjazdowym (W19), jak i na semaforze, za którym nie ma drogi hamowania (W20).

4. Jeżeli jazda ze zmniejszoną szybkością po zwrotnicach może odbywać się z szybkością większą niż 40 km/godz., wówczas uprzedza się o tym maszynistę za pomocą wskaźnika W21, umieszczonego na tym semaforze, za którym wolno jechać po zwrotnicach z szybkością większą niż 40 km/godz oraz na sygnale poprzedzającym.

5. Dla odróżnienia od semaforów samoczynnych, słupy których są malowane na biało, wszystkie pozostałe semafory mają słupy malowane w pasy czerwono-białe.

6. Sygnał S2 i S4 (jedno światło pomarańczowe lub jedno zielone) na semaforach świetlnych wyjazdowych stosuje się również przy wyprawianiu pociągów towarowych z torów głównych dodatkowych, jeśli czoło wyprawianego pociągu znajduje się bezpośrednio przed semaforem wyjazdowym, i nie zachodzi obawa przejazdu przez zwrotnice odgałęziające z szybkością większą niż dozwolona.

Semafory odstępowe blokady półsamoczynnej

12. Sygnał S1 „Stój”

Dzienny i nocny

Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu

13. Sygnał S4 „Wolna droga”

Dzienny i nocny

Światło zielone na semaforze, zwrócone do pociągu





Semafory odstępowe blokady samoczynnej

14. Sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu

15. Sygnał S2 „Przejazd dozwolony. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Światło pomarańczowe na semaforze, zwrócone do pociągu





16. Sygnał S4 „Wolna droga". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"

Dzienny i nocny

Światło zielone na semaforze, zwrócone do pociągu

Ostatni semafor odstępowy blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym.

17. Sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu





UWAGA: W odróżnieniu od pozostałych semaforów samoczynnych odstępowych ostatni semafor odstępowy jest wyposażony we wskaźnik W18.

18. Sygnał S2 „Przejazd dozwolony. Semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój"

Dzienny i nocny

Światło pomarańczowe na semaforze, zwrócone do pociągu



19. Sygnał S4 „Wolna droga". Semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"

Dzienny i nocny

Światło zielone na semaforze, zwrócone do pociągu



20. Sygnał S6 „Wolna droga". Semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną szybkością"

Dzienny i nocny

Światło zielone, a nad nim światło pomarańczowe, na jednym pionie na semaforze, zwrócone do pociągu



Semafor wjazdowy na szlak z blokadą samoczynną

21. Sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu

22. Sygnał S2 „Przejazd dozwolony. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Światło pomarańczowe na semaforze, zwrócone do pociągu





23. Sygnał S4 „Wolna droga”. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”

Dzienny i nocny

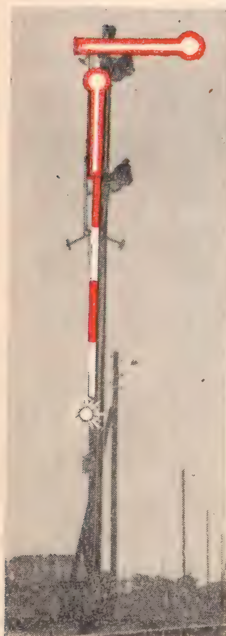
Światło zielone na semaforze, zwrócone do pociągu



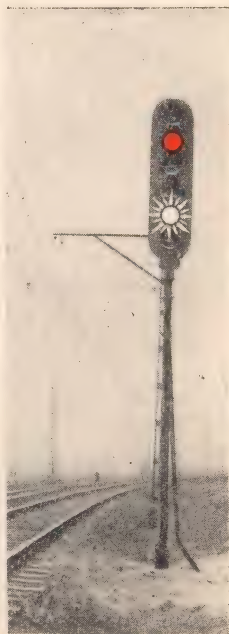
24. Sygnał Sz „Można przejechać semafor wskazujący sygnał S1 „Stój" lub sygnał wątpliwy, bądź semafor nieoświetlony bez pisemnego rozkazu"

Dzienny i nocny

Jedno światło matowo białe migające na semaforze lub słupie semafora, wskazującego sygnał S1 „Stój" lub sygnał wątpliwy, bądź nie oświetlonego







3. Sygnały powtarzające:

Oprawa zawieszona lub umieszczona na słupie, a w niej trzy latarnie na jednym pionie — jedna ze szkłem pomarańczowym, jedna ze szkłem białym i jedna ze szkłem zielonym.

1. Sygnał Sp 1 „Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój“

Dzienny i nocny

Jedno światło pomarańczowe i jedno białe, zwrócone do pociągu

2. Sygnał Sp 2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”

Dzienny i nocny

Jedno światło białe i jedno zielone, zwrócone do pociągu

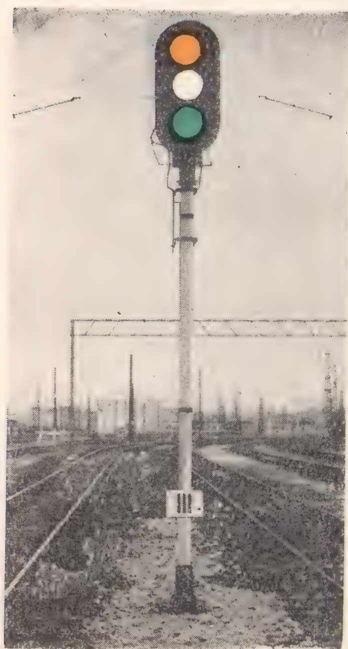




3. Sygnał Sp 3 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną szybkością"

Dzienny i nocny

Jedno światło pomarańczowe, jedno białe i jedno zielone na jednym pionie, zwrócone do pociągu



§ 4. PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW (S)

1. Rozróżnia się semafory ramienne i świetlne.

Semafory ramienne stosuje się na liniach bez blokady samoczynnej.

Semafory świetlne stosuje się z reguły na liniach z blokadą samoczynną oraz na liniach zelektryfikowanych. Poza tym mogą być one stosowane i na innych liniach kolejowych. Na semaforach ramiennych używa się do dawania sygnałów dziennych ramion, a do dawania sygnałów nocnych — świateł na słupie semafora. Na semaforach świetlnych używa się świateł do dawania sygnałów zarówno dziennych, jak i nocnych. Zależnie od ilości posiadanych ramion semafory bywają jednoramienne i dwuramienne.

Zależnie od ilości obrazów sygnałowych, możliwych do nastawienia, semafory świetlne mogą być dwustawne, trzystawne i wielostawne.

2. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się semafory: wjazdowe, drogowskazowe, wyjazdowe i odstępowe.

3. Na liniach z blokadą samoczynną semafory wjazdowe, drogowskazowe i wyjazdowe zasadniczo są nastawiane przez dyżurnego ruchu, mogą jednak być również urządzone do działania samoczynnego w pewnych okresach czasu. Semafory odstępowe, jak też wjazdowe na szlak, są samoczynne.

4. Semafory wjazdowe ustawia się przed stacjami, na szlakach, przed odgałęzieniami i splotami torów, przed miejscami, w których linie kolejowe krzyżują się w poziomie szyn, przed mostami zwodzonymi, a prócz tego przed miejscami niebezpiecznymi (początek pierwszego rozjazdu, pierwszy ukres przy torze głównym zasadniczym) oraz w szczególnych okolicznościach na przystankach osobowych. Semafory wjazdowe należy ustawiać w odległości najmniej 100 m przed miejscem niebezpiecznym. Odległość ta może być zmniejszona tylko za każdorazowym zezwoleniem Ministra Komunikacji.

5. Semafory wjazdowe wskazują:

1) na stacjach — czy wjazd jest zabroniony, czy też dozwolony;
2) na szlaku na odgałęzieniu — czy zabroniony, czy też dozwolony jest przejazd przez zwrotnicę i wjazd w odstęp, na skrzyżowaniu zaś torów lub na splocie torów w poziomie — czy przejazd przez skrzyżowanie lub splot torów jest zabroniony, czy też dozwolony;
3) przed mostami zwodzonymi i przystankami osobowymi — czy wjazd na most zwodzony lub przystanek osobowy jest zabroniony, czy też dozwolony.

6. Na większych stacjach węzłowych na słupie semafora wjazdowego umieszcza się w razie potrzeby wskaźnik „W2a“ dla wskazania toru lub grupy torów, na które wjazd ma nastąpić.

7. Semafory wyjazdowe wskazują, czy wyjazd z to-

ru lub grupy torów, do których się odnoszą, na stacji, mijance lub posterunku odgałęźnym jest zabroniony, czy dozwolony. Na semaforach wyjazdowych do oznaczenia kierunku wyjazdu może być stosowany według potrzeby wskaźnik „W2b". Jeżeli semafor wyjazdowy służy do wskazania wyjazdu z grupy torów i zachodzi potrzeba wskazania, dla którego toru ustawiono semafor wyjazdowy, stosuje się według potrzeby specjalny wskaźnik na semaforze wyjazdowym grupowym lub tarcze zaporowe przy każdym torze. Semafory wyjazdowe świetlne mogą być dwustawne lub wielostawne.

8. Semafory drogowskazowe stosuje się w razie potrzeby na stacjach w celu bliższego określenia drogi przebiegu pociągu, jeżeli do tego nie wystarczają semafory wjazdowe lub wyjazdowe.

9. Semafory odstępowe służą do wskazania, czy wolno wjechać w odstęp znajdujący się za semaforem.

Semafory odstępowe świetlne samoczynne są trzystawne, a ostatni semafor odstępowy samoczynny na szlaku przed semaforem wjazdowym — czterostawny.

10. Semafory odstępowe trzystawne samoczynnej blokady stosuje się zamiast semaforów dwustawnych z tarczą ostrzegawczą. Służą one do dawania sygnałów S1 „Stój", S2 „Przejazd dozwolony. Następny semafor wskazuje sygnał S1 „Stój" oraz S4 „Wolna droga". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę".

11. Jeżeli w grupie torów równoległych zachodzi wątpliwość, do których z tych torów odnoszą się sema-

fory w ich pobliżu ustawione, to należy ustawić wskaźnik „W3“ przy pierwszym z torów, do których semafory te się nie odnoszą. Jeżeli semafor nie jest ustawiony bezpośrednio z prawej strony obok toru, do którego się odnosi lub nad jego osią, to przy tym torze ustawia się wskaźnik „W15“.

12. Semafory ustawia się bezpośrednio obok torów z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy, lub nad osiami torów, do których się odnoszą. Za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji można ustawić grupę semaforów po zewnętrznej stronie torów lub też ustawić semafor po lewej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.

13. Semafory powinny wskazywać w położeniu zasadniczym sygnał S1 „Stój“. Wyjątek stanowią te semafory odstępowe i semafory wjazdowe na posterunkach osłonnych, które w pewnych okresach czasu nie są obsługiwane i które w tych okresach wskazują sygnał zezwalający na jazdę. Wyjątek stanowią również semafory odstępowe samoczynnej blokady liniowej, oraz semafory wjazdowe, drogowskazowe i wyjazdowe nastawione na samoczynność, które w położeniu zasadniczym wskazują odpowiedni sygnał zezwalający na jazdę, zależny od wskazań następnego semafora.

14. Dla kontrolowania w nocy, jakie jest położenie ramion semafora i czy latarnie się na nim świecą, stosuje się światła wsteczne.

Gdy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój", górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowobiałe*), a na semaforze dwuramiennym oprócz tego — dolna latarnia małe światło matowobiałe.

Gdy semafor wskazuje sygnał Sr2, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego — dolna latarnia małe światło matowobiałe. Gdy semafor wskazuje sygnał Sr3, obie latarnie pokazują wstecz dwa duże światła białe.

Powyżej wskazane światła wsteczne należy stosować na wjazdowych semaforach ramiennych obowiązkowo, na innych zaś semaforach ramiennych według potrzeby. Na semaforach świetlnych świateł wstecznych nie urządza się.

15. Jeżeli semafory nie są widoczne z nastawni, stosuje się powtarzacze sygnałowe, które umieszcza się w samej nastawni, a w razie potrzeby również w pomieszczeniu dyżurnego ruchu lub dyżurnego nadzorczego.

Powtarzacze sygnałowe semaforów świetlnych powinny być obowiązkowo urządzone w nastawni.

16. Sygnał S1 na semaforze na stacji jest ważny zarówno dla pociągów, jak i dla manewrów. Przy manewrowaniu taborem na stacji sygnały na semaforach zezwalające na jazdę pociągów oznaczają jednocześnie

---

*) Światło „matowobiałe" — jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem jednostronnie powleczonym białą glazurą. Światło „białe" — jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem bezbarwnym.

zakaz manewrowania na drodze przebiegu, przygotowanej dla oczekiwanego pociągu.

17. Semafory ramienne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umocowanie ukośnego krzyża na poziomo ustawionym ramieniu semafora, albo przez zawieszenie i przymocowanie ramion do słupa. Semafory świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umieszczenie ukośnego krzyża na wierzchołku oprawy semafora. Semaforów nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się. Postępowanie z semaforami stacji zamykanych codziennie dla czynności technicznych w pewnych godzinach doby podaje instrukcja nr R1.

18. Na semaforach dwuramiennych obie latarnie powinny być zapalane i gaszone jednocześnie. Semafory, tworzące jedną grupę, powinny być również jednocześnie oświetlane.

19. Na semaforach wjazdowych, drogowskazowych, a w wyjątkowych przypadkach i wyjazdowych, w razie niemożności podania sygnału zezwalającego na jazdę, ukazania się sygnału wątpliwego lub gdy semafor jest nie oświetlony, stosuje się sygnał świetlny „Sz" jako sygnał zastępczy. Za pomocą tego sygnału daje się zezwolenie na przejechanie semafora wskazującego sygnał S1 „Stój", bądź też semafora wskazującego sygnał wątpliwy lub też semafora nie oświetlonego, bez wręczania rozkazu szczególnego. Wjazd na sygnał zastępczy może odbywać się z szybkością nie większą niż 30 km/godz. i nie wymaga uprzedniego zatrzymania się przed semaforem. Maszynista jednak powinien tak re-

gulować szybkość jazdy, ażeby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody.

20. Jeżeli semafor wskazuje sygnał S1 „Stój", albo gdy semafor świetlny lub w nocy semafor ramienny nie jest oświetlony albo wskazuje białe światło, bądź sygnał wątpliwy (niepewny), należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby pociąg zatrzymać przed tym semaforem, jeżeli na semaforze nie ukaże się sygnał „Sz". Należy również zatrzymać pociąg, jeżeli nie ma semafora na miejscu gdzie powinien się znajdować.

21. Jeżeli semafor wskazuje sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością", to szybkość pociągu należy zmniejszyć stosownie do postanowień „Przepisów eksploatacji technicznej kolei" (PET).

Również i na sygnał „Wolna droga" należy zmniejszyć szybkość pociągu, jeżeli wymagają tego postanowienia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów" (R1) lub zostało to zarządzone przez dyrekcję okręgową kolei państwowych.

22. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał S1 „Stój", z wyjątkiem semafora odstępowego samoczynnego, może jechać dalej dopiero wówczas, gdy sygnał S1 „Stój" zmieni się na sygnał zezwalający na jazdę albo gdy na semaforze ukaże się sygnał „Sz" lub gdy pracownik kolejowy do tego wyznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy lokomotywach idących luzem — maszyniście) rozkaz szczególny dla dalszej jazdy.

23. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S1 „Stój“ może jechać dalej, gdy sygnał S1 „Stój“ zmieni się na sygnał zezwalający na jazdę. Jeżeli zmiana sygnału S1 na sygnał zezwalający na semaforze odstępowym samoczynnym nie nastąpi w czasie dwóch minut od chwili zatrzymania, to pociąg może jechać dalej po daniu przez kierownika pociągu (jeżeli jest) sygnału odjazdu Rp13 lub Rp14, przy czym szybkość pociągów pasażerskich i motorowych może wynosić najwyżej 30 km/godz., a pociągów towarowych 15 km/godz.

24. Pociąg zatrzymany przed semaforem ramiennym, wskazującym białe światło bądź nocny sygnał wątpliwy (niepewny), może jechać dalej, gdy kierownik pociągu i maszynista (a przy lokomotywach idących luzem — maszynista i pomocnik maszynisty) stwierdzą stanowczo, że ramię lub ramiona semafora wskazują sygnał Sr2 lub Sr3 „Wolna droga” albo gdy na semaforze ukaże się sygnał „Sz”.

Pociąg zatrzymany przed semaforem ramiennym wskazującym nocny sygnał S1 „Stój”, a równocześnie dzienny sygnał zezwalający na jazdę lub przed semaforem nie oświetlonym w nocy, może jechać dalej, gdy na semaforze ukaże się sygnał „Sz”, albo gdy kierownik pociągu i maszynista (a przy lokomotywach idących luzem — maszynista i pomocnik maszynisty) stwierdzą stanowczo, że ramię lub ramiona semafora wskazują sygnał Sr2 „Wolna droga” lub Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością” i że przed tym se-

maforem nie ustawiono tarczy zatrzymania (sygnał D1) lub nie podano innego sygnału „Stój".

25. Pociąg zatrzymany przed semaforem świetlnym nie oświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy (niepewny), z wyjątkiem semafora odstępowego samoczynnego, może jechać dalej tylko wówczas, gdy pracownik kolejowy do tego wyznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy lokomotywach idących luzem — maszyniście) rozkaz szczególny do dalszej jazdy.

26. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym, wskazującym białe światło, bądź sygnał wątpliwy, lub też w przypadku gdy semafor jest nie oświetlony, może jechać dalej po upływie dwóch minut od chwili zatrzymania po daniu przez kierownika pociągu (jeżeli jest) sygnału odjazdu, przy czym szybkość pociągów pasażerskich i motorowych może wynosić najwyżej 30 km/godz., a pociągów towarowych 15 km/godz.

27. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora (ramiennego lub świetlnego) na miejscu, na którym powinien się znajdować, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D1 (tarcza zatrzymania), ustawionym w miejscu brakującego semafora, może jechać dalej tylko wówczas, gdy pracownik kolejowy do tego wyznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy lokomotywach idących luzem — maszyniście) rozkaz szczególny do dalszej jazdy.

28. Na stacjach leżących na liniach z blokadą samoczynną mogą być stosowane, niezależnie od semaforów

wyjazdowych ustawionych przy każdym torze, semafory wjazdowe na szlak, sygnalizujące wskazania pierwszego semafora odstępowego blokady samoczynnej, informując maszynistę wyprawianego pociągu o tym, czy są wolne odstępy blokowe w kierunku zamierzonego wyjazdu.

29. Semafor wjazdowy na szlak w położeniu zasadniczym wskazuje sygnał S4 „Wolna droga". Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę."

30. Sygnały powtarzające służą do powtarzania sygnałów semaforów wjazdowych, drogowskazowych, i wyjazdowych, zarówno ramiennych jak i świetlnych.

31. Sygnały powtarzające stosuje się w wyjątkowych przypadkach, gdy ze względu na przeszkody terenowe (np. łuki, wykopy, budynki itp.) nie można uzyskać przepisowej widoczności semafora dla maszynisty pociągu. Jeżeli zachodzi potrzeba, można stosować kolejno parę sygnałów powtarzających, jednak nie więcej niż trzy.*)

32. Sygnały powtarzające ustawia się bezpośrednio obok torów z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy, pomiędzy semaforem a odnoszącą się do niego tarczą ostrzegawczą lub nad osiami torów, do których się odnoszą.

33. Stwierdzenie wskazania sygnału powtarzającego nie zwalnia maszynisty od obowiązków obserwowania, jaki sygnał jest na semaforze.

---

*) Sygnały powtarzające powinny być zaopatrzone w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnałów, licząc od semafora, do którego odnoszą się.

§ 5. TARCZE OSTRZEGAWCZE

A. Tarcze ostrzegawcze mechaniczne do semaforów ramiennych:

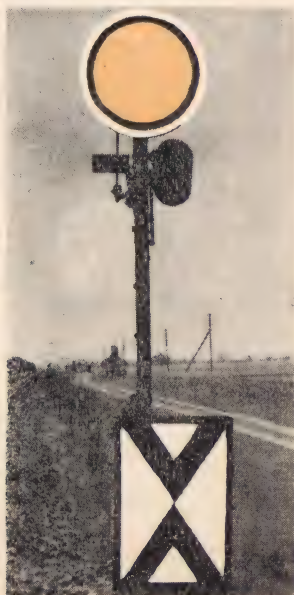
1. T a r c z e o s t r z e g a w c z e d w u s t a w n e

Tarcza ostrzegawcza składa się ze słupa, na którym znajduje się tarcza okrągła, obracająca się około osi poziomej, z jedną latarnią umieszczoną po prawej stronie słupa. Na tej tarczy można nastawić tylko dwa obrazy sygnałowe.

1. Sygnał Od1 „Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

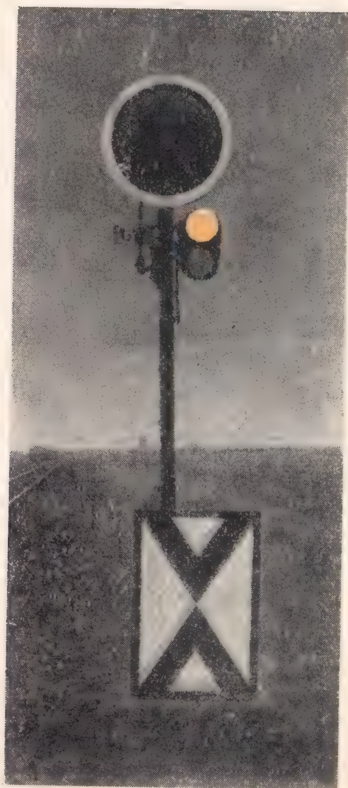
a) Dzienny

Okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu



b) Nocny

Pomarańczowe światło na tarczy, zwrócone do pociągu



2. Sygnał Od2 „Semafor wskazuje sygnał Sr2 lub Sr3 zezwalający na jazdę"

a) Dzienny

Tarcza w położeniu poziomym

b) Nocny

Zielone światło na tarczy, zwrócone do pociągu





UWAGA. Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1.

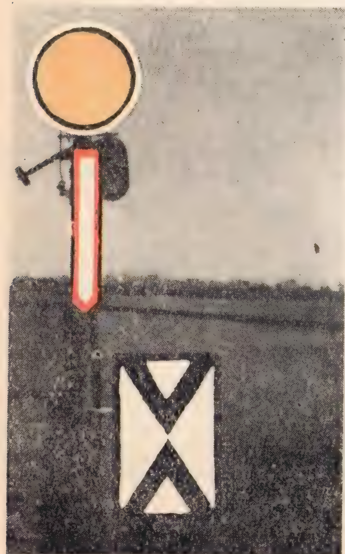
2. Tarcze ostrzegawcze trzystawne

Tarcza ostrzegawcza składa się ze słupa, na którym znajduje się tarcza okrągła obracająca się około osi poziomej, białej strzały umieszczonej na słupie pod tarczą oraz latarń ustawionych z jednej strony słupa. Na tej tarczy można nastawić trzy obrazy sygnałowe.

1. Sygnał Ot1 „Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój“

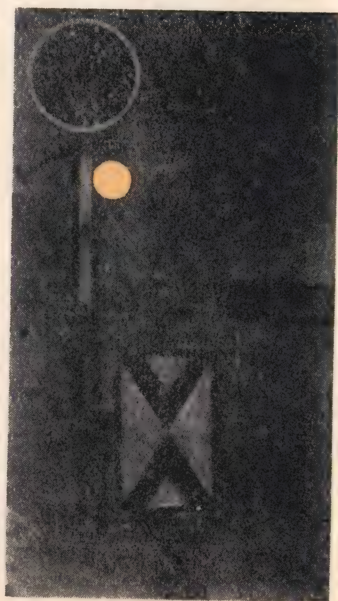
a) Dzienny

Okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół



b) Nocny

Pomarańczowe światło na tarczy, zwrócone do pociągu



2. Sygnał Ot2 „Semafor wskazuje sygnał Sr2 „Wolna droga"

a) Dzienny

Tarcza w położeniu poziomym, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół

b) Nocny

Zielone światło na tarczy, zwrócone do pociągu





3. Sygnał Ot3 „Semafor wskazuje sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“

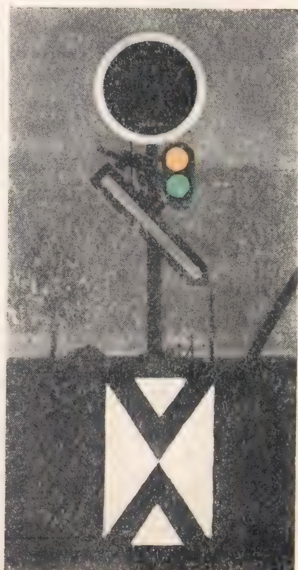
a) Dzienny

Okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ukośnie pod kątem 45° w dół na prawo od słupa tarczy

b) Nocny

Pomarańczowe a pod nim zielone światło na tarczy, na jednym pionie, zwrócone do pociągu





UWAGA. Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1.

B. Tarcze ostrzegawcze świetlne:

1. Tarcze ostrzegawcze dwustawne.

Tarcza składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie dwie latarnie: jedna ze szkłem pomarańczowym i jedna ze szkłem zielonym. Na tarczy tej można nastawić tylko dwa obrazy sygnałowe.

1. Sygnał Od1 „Semafor wskazuje sygnał „Stój"

Dzienny i nocny

Pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu

2. Sygnał Od2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"

Dzienny i nocny

Zielone światło, zwrócone do pociągu





UWAGA. Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1.

2. Tarcze ostrzegawcze trzystawne

Tarcza składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie trzy latarnie: jedna ze szkłem pomarańczowym, pod nią druga ze szkłem pomarańczowym i u dołu jedna ze szkłem zielonym. Na tej tarczy można nastawić trzy obrazy sygnałowe.

1. Sygnał Ot1 „Semafor wskazuje sygnał „Stój"

Dzienny i nocny

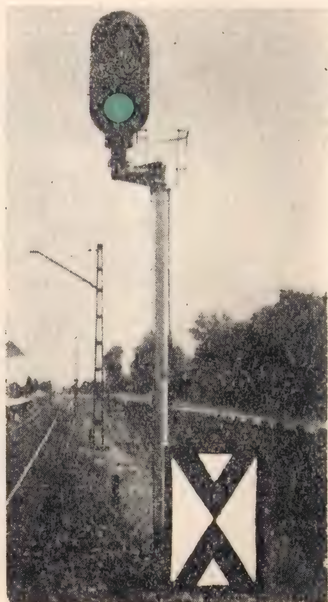
Pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu



2. Sygnał Ot2 „Semafor wskazuje sygnał S2, S4 lub S6"

Dzienny i nocny

Zielone światło, zwrócone do pociągu



UWAGA. Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1.

3. Sygnał Ot3 „Semafor wskazuje sygnał S3, lub S5".

Dzienny i nocny

Pomarańczowe i zielone światło na jednym pionie, zwrócone do pociągu



3. Tarcze ostrzegawcze nieruchome

Tarcza składa się ze słupa, na którym jest umieszczona okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką oraz latarnia z pomarańczowym szkłem.

1. Sygnał On „W odległości drogi hamowania pociągów znajduje się semafor"

a) Dzienny

Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu

b) Nocny

Jedno pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu





§ 6. PRZEPISY STOSOWANIA TARCZ OSTRZEGAWCZYCH (O)

1. Tarcza ostrzegawcza ustawiona przed semaforem wskazuje, jaki jest sygnał na semaforze.

2. Rozróżnia się tarcze ostrzegawcze mechaniczne do semaforów ramiennych i tarcze ostrzegawcze świetlne do semaforów świetlnych. Na tarczach ostrzegawczych mechanicznych używa się do dawania dziennych sygnałów tarczy, obracającej się na osi poziomej, a do dawania sygnałów nocnych — świateł na słupie tarczy ostrzegawczej. Na tarczach ostrzegawczych świetlnych używa się świateł do dawania sygnałów zarówno dziennych jak i nocnych. Za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji mogą być stosowane tarcze ostrzegawcze świetlne do semaforów ramiennych, jak również może być stosowane światło migające zamiast światła stałego. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się tarcze ostrzegawcze ruchome i nieruchome (ust. 13). Tarcze ostrzegawcze ruchome bywają dwustawne i trzystawne.

Tarcze ostrzegawcze dwustawne w położeniu otwartym (sygnał Od2) wskazują, że semafor, do którego się odnoszą, jest ustawiony na sygnał „Wolna droga” bez bliższego określenia, tarcze zaś ostrzegawcze trzystawne w położeniu otwartym (sygnał Ot2 lub Ot3) wskazują oprócz tego, czy semafor jest nastawiony na sygnał „Wolna droga”, czy też „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”.

UWAGA. Tarcze ostrzegawcze trzystawne mechaniczne stosuje się przed semaforami ramiennymi wjazdowymi na stacjach

i posterunkach odgałęźnych na liniach pierwszorzędnych. Tarcze ostrzegawcze trzystawne świetlne stosuje się przed semaforami świetlnymi trzystawnymi i wielostawnymi na liniach pierwszorzędnych i drugorzędnych.

3. Położenie zasadnicze tarczy ostrzegawczej powinno odpowiadać zasadniczemu położeniu semafora, do którego się odnosi.

4. Tarcze ostrzegawcze ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów (patrz § 4, ust. 12), czyli zasadniczo z prawej strony toru. Odstępstwa od tych zasad dopuszcza się za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji. Jeżeli wyjątkowo semafor jest ustawiony z lewej strony, to jednak tarcza powinna być ustawiona z prawej strony.

5. Między semaforem a odnoszącą się do niego tarczą ostrzegawczą powinna istnieć taka zależność, że albo obydwa sygnały są dawane równocześnie, albo sygnał Od2, Ot2 bądź też Ot3 na tarczy może być dany dopiero po daniu sygnału Sr2 lub Sr3 „Wolna droga" na semaforach ramiennych, lub S2, S3, S4, S5 lub S6 na semaforach świetlnych, a sygnał S1 „Stój" na semaforze może być dany z powrotem dopiero po daniu sygnału Od1 lub Ot1 na tarczy.

6. Stwierdzenie sygnału na tarczy ostrzegawczej nie zwalnia maszynisty od obowiązku obserwowania, jaki sygnał jest na semaforze.

7. Dla zwrócenia uwagi na tarczę ostrzegawczą poprzedzającą semafor ustawia się bezpośrednio przed nią wskaźnik W1. Ponadto, na liniach pierwszorzędnych,

oraz na liniach drugorzędnych, po których kursują pociągi pospieszne, jak również gdy droga wjazdu krzyżuje się lub łączy z drogami wjazdów z innych linii kolejowych, bądź w innych przypadkach wymagających zwracania przez maszynistę szczególnej uwagi na tarczę ostrzegawczą, ustawia się przed nią dodatkowo wskaźnika W11a lub W11b. Na kolejach znaczenia miejscowego wskaźników tych nie stosuje się.

8. Tarcze ostrzegawcze powinny być ustawione przed semaforami wjazdowymi i odstępowymi, w razie potrzeby także przed innymi semaforami, w odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu przed semaforem wskazującym sygnał S1 „Stój".

9. Dla kontrolowania czy świeci się latarnia na tarczy ostrzegawczej, pokazuje ona wstecz:

1) przy nastawieniu sygnału Od1 — duże światło matowobiałe;
2) przy nastawieniu sygnału Od2 — duże światło białe;
3) przy nastawieniu sygnału Ot1 — małe światło matowobiałe;
4) przy nastawieniu sygnału Ot2 — małe światło matowobiałe;
5) przy nastawieniu sygnału Ot3 — małe światło matowobiałe.

Na tarczach ostrzegawczych świetlnych nie urządza się świateł wstecznych. Tarcze te powinny posiadać powtarzacze sygnałowe w nastawni.

10. Tarcze ostrzegawcze do semaforów ramiennych nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się

przez umocowanie ukośnego krzyża na pionowo ustawionej tarczy lub przez zdjęcie tarczy ze słupa.

Tarcze ostrzegawcze świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się tak samo jak semafory świetlne (§ 4 ust. 17). Latarń tarcz ostrzegawczych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się. Jeżeli tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do czynnego semafora, jest nieczynna wskutek przeszkody w działaniu urządzeń nastawczych, to nie oznacza się tego przez umocowanie krzyża, lecz należy ją unieruchomić w położeniu pionowym.

11. Tarcze ostrzegawcze do semaforów ramiennych powinny być oświetlane jednocześnie z semaforami, do których się odnoszą.

12. Jeżeli tarcza ostrzegawcza wskazuje sygnał Od1 lub Ot1 „Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój", to należy tak regulować szybkość pociągu, aby zatrzymanie go przed sygnałem „Stój" było zapewnione.

Tak samo należy postąpić, jeżeli tarcza ostrzegawcza świetlna, lub w nocy tarcza ostrzegawcza do semaforów ramiennych, nie jest oświetlona, albo jeżeli wskazuje białe światło bądź też sygnał wątpliwy (niepewny).

13. Nieruchome tarcze ostrzegawcze (sygnał On) nakazują zmniejszenie szybkości pociągów z takim wyrachowaniem, ażeby pociąg był zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał „Stój". Na tych tarczach ostrzegawczych używa się do dawania sygnałów dziennych nieruchomej tarczy, a do dawania sygnałów nocnych — światła latarni umieszczonej w otworze tar-

czy. W przypadku gdy maszynista pociągu dostrzeże na semaforze sygnał „Wolna droga“, zmniejszenie szybkości o tyle, by go zatrzymać przed semaforem, nie jest potrzebne i maszynista powinien regulować szybkość pociągu w zależności od miejscowych warunków, kierując się obowiązującymi przepisami. Przed nieruchomą tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W1. W nocy latarnia na nieruchomej tarczy ostrzegawczej pokazuje wstecz światło białe w celu kontroli, czy się świeci.

§ 7. SEMAFORY Z TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ ODNOSZĄCĄ SIĘ DO NASTĘPNEGO SEMAFORA (So)

1. Sygnał S1 i jednocześnie sygnał Od1 lub Ot1 „Stój"

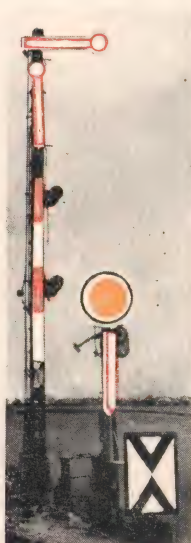
a) Dzienny

Ramię semafora ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką lub też ponadto pod tarczą biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Czerwone światło na semaforze, poniżej zaś pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu









2. Sygnał Sr2 i jednocześnie sygnał Od1 lub Ot1 „Wolna droga“, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój“, bądź tarcza zaporowa wskazuje sygnał Z1 „Stój, tor jest zamknięty“

a) Dzienny

Ramię semafora, wzniesione pod kątem około 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, lub też ponadto pod tarczą biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Zielone światło na semaforze, poniżej zaś pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu







UWAGA. Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1.

3. Sygnał Sr2 i jednocześnie sygnał Od2 lub Ot2 „Wolna droga“, dalszy semafor wskazuje sygnał Sr2 „Wolna droga“

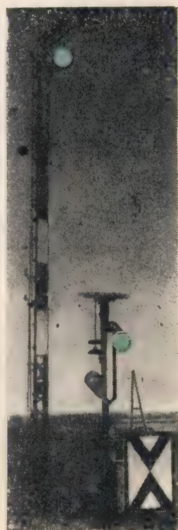
a) Dzienny

Ramię semafora, wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś tarcza w położeniu poziomym, lub też ponadto pod tarczą biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Zielone światło na semaforze, poniżej zaś również zielone światło, zwrócone do pociągu



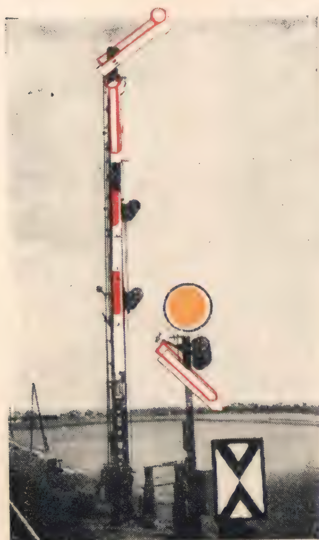
4. Sygnał Sr2 i jednocześnie sygnał Ot3 „Wolna droga“, dalszy semafor wskazuje Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“

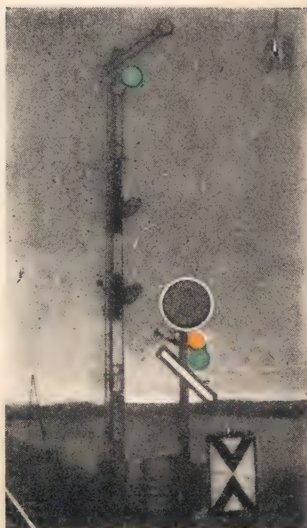
a) Dzienny

Ramię semafora, wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ukośnie około 45° w dół na prawo od słupa tarczy, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Zielone światło na semaforze, poniżej zaś na tarczy światło pomarańczowe, a pod nim światło zielone, na jednym pionie, zwrócone do pociągu





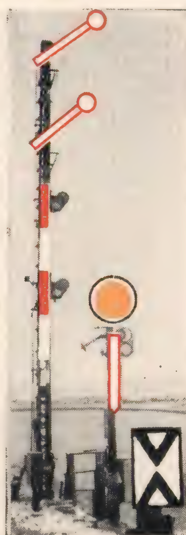
5. Sygnał Sr3 i jednocześnie sygnał Od1 lub Ot1 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój“, bądź tarcza zaporowa wskazuje sygnał Z1 „Stój, tor jest zamknięty“

a) Dzienny

Dwa ramiona semafora, wzniesione pod kątem około 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, lub też ponadto pod tarczą biała strzała z czerwoną obwódką skierowana w dół, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Światło zielone, a pod nim światło pomarańczowe na semaforze na jednym pionie, poniżej zaś światło pomarańczowe, zwrócone do pociągu



6. Sygnał Sr3 i jednocześnie sygnał Od2 lub Ot2 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“, dalszy semafor wskazuje sygnał Sr2 „Wolna droga“

a) Dzienny

Dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem około 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś tarcza w położeniu poziomym, lub też ponadto pod tarczą biała strzała z czerwoną obwódką skierowana w dół, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Światło zielone, a pod nim światło pomarańczowe na semaforze na jednym pionie, poniżej zaś światło zielone, zwrócone do pociągu





7. Sygnał Sr3 i jednocześnie sygnał Ot3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“, dalszy semafor wskazuje sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“

a) Dzienny

Dwa ramiona semafora, wzniesione pod kątem około 45° do poziomu na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ukośnie około 45° na prawo od słupa tarczy, umieszczone na osobnym słupie na osi semafora, patrząc w kierunku jazdy



UWAGA. Na rysunku umieszczono również wskaźnik W1.

b) Nocny

Światło zielone a pod nim światło pomarańczowe na semaforze na jednym pionie, poniżej zaś na tarczy, światło pomarańczowe, o pod nim światło zielone na jednym pionie, zwrócone do pociągu



UWAGA. Na rysunku umieszczono również wskaźnik W1.

§ 8. PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW Z TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ (So)

1. Semafor z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semafora, otrzymuje się przez umieszczenie tarczy ostrzegawczej mechanicznej dwustawnej, bądź trzystawnej, na słupie semafora z prawej strony poniżej jego ramion, albo na osobnym słupie ustawionym na osi semafora.

2. Przed tarczą ostrzegawczą, umieszczoną na słupie semafora lub na osobnym słupie, ustawia się wskaźnik W1.

§ 9. TARCZE MANEWROWE (M)

1. Tarcze manewrowe mechaniczne:

Tarcza manewrowa mechaniczna składa się ze słupa, na którym umieszczona jest kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo, obracająca się naokoło osi poziomej, a pod nią z boku latarnia ze szkłem niebieskim.

1. Sygnał M1 „Przetaczanie zabronione"

a) Dzienny

Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo

b) Nocny

Niebieskie światło na słupie tarczy.





2. Sygnał M2 „Przetaczanie dozwolone"

a) Dzienny

Tarcza w położeniu poziomym

b) Nocny

Matowobiałe światło na słupie tarczy





2. Tarcze manewrowe świetlne:

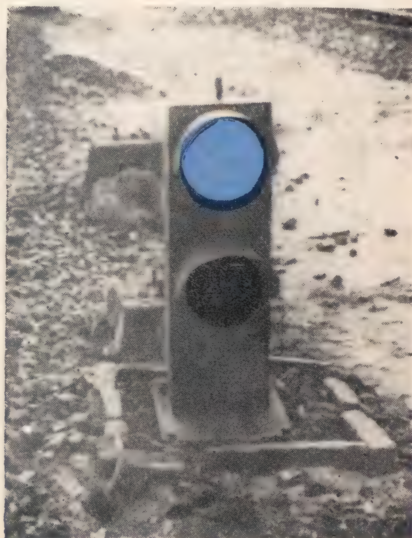
Tarcza manewrowa świetlna składa się z oprawy z dwiema latarniami na jednym pionie, ze szkłem niebieskim i matowobiałym, umieszczonej na słupie lub na podstawie.

1. Sygnał M1 „Przetaczanie zabronione“

Dzienny i nocny

Niebieskie światło latarni na słupie lub podstawie tarczy



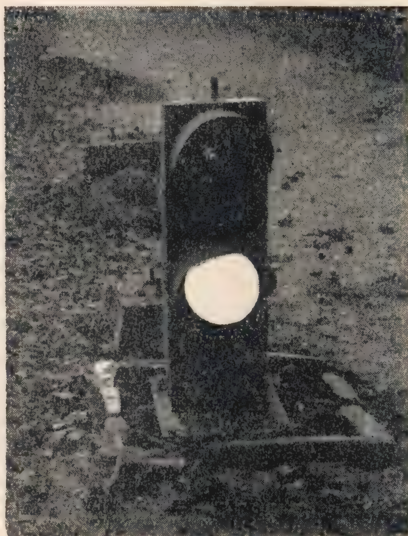


2. Sygnał M2 „Przetaczanie dozwolone“

Dzienny i nocny

Matowobiałe światło latarni na słupie lub podstawie tarczy





3. Tarcze manewrowe nieruchome

Tarcza manewrowa nieruchoma składa się ze słupa, na którym umieszczona jest kwadratowa nieruchoma tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo, a pod nią z boku latarnia ze szkłem niebieskim, bądź też z oprawy z jedną latarnią umieszczoną na słupie lub na podstawie.

1. Sygnał Mn „Przetaczanie zabronione"

a) Dzienny

Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo

b) Nocny

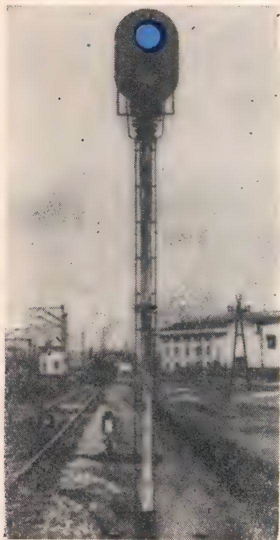
Niebieskie światło na słupie tarczy





Dzienny i nocny

Niebieskie światło latarni na słupie lub podstawie tarczy



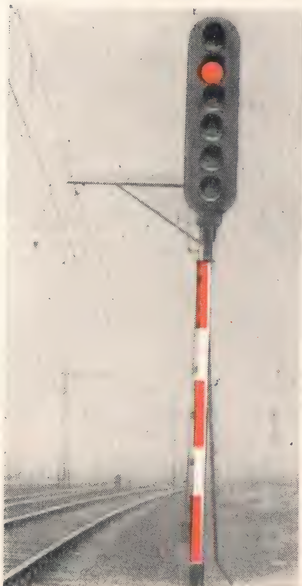


4. Sygnalizowanie manewrów na semaforach świetlnych

1. Sygnał S1 „Przetaczanie zabronione“

Dzienny i nocny

Czerwone światło na semaforze świetlnym



2. Sygnał M2 „Przetaczanie dozwolone“

Dzienny i nocny

Jedno czerwone i jedno matowobiałe światło na semaforze świetlnym na jednym pionie



§ 10. PRZEPISY STOSOWANIA TARCZ MANEWROWYCH (M)

1. Tarcze manewrowe wskazują, czy przetaczanie taboru jest dozwolone, czy też zabronione.

2. Rozróżnia się tarcze manewrowe mechaniczne i świetlne. Na tarczach manewrowych mechanicznych używa się do dawania sygnałów dziennych tarczy obracającej się na osi poziomej, a do dawania sygnałów nocnych — świateł na słupie tarczy manewrowej.

Na tarczach manewrowych świetlnych używa się świateł do dawania sygnałów zarówno dziennych jak i nocnych.

Rozróżnia się tarcze manewrowe ruchome i nieruchome.

3. Tarcze manewrowe ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów (patrz § 4, ust. 12), czyli zasadniczo z prawej strony toru. Odstępstwa od tych zasad dopuszcza się tylko za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

4. Jeżeli tarcza manewrowa odnosi się tylko do jednego toru, bądź do grupy torów, to na sygnał M1 „Przetaczanie zabronione" nie wolno przetaczać taboru poza tarczę manewrową.

5. Tabor zatrzymany przed tarczą manewrową, wskazującą sygnał M1 „Przetaczanie zabronione" można przetaczać poza tarczą dopiero wtedy, gdy sygnał M1 zmieni się na sygnał M2, albo gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony po uprzednim ustnym

oznajmieniu drużynie parowozowej, że dozwolony jest przejazd za tarczę, da ręczny sygnał Rm1 „Jechać w kierunku do dającego sygnał" lub sygnał Rm2 „Jechać w kierunku od dającego sygnał".

6. Przejazd taboru manewrującego poza semafor wskazujący sygnał S1 „Stój" i nie wyposażony w dodatkową komorę światła białego (sygnał M2), może się odbywać, gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony da ręczny sygnał Rm1 („Do mnie") lub Rm2 („Ode mnie").

Przejazd taboru manewrującego poza semafor, wyposażony w dodatkową komorę dla światła białego (sygnał M2), może odbywać się wówczas, gdy przy świecącym się świetle czerwonym ukaże się sygnał M2, albo gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony, po wręczeniu rozkazu szczególnego, da ręczny sygnał Rm1 („Do mnie") lub Rm2 („Ode mnie").

7. Sygnały na tarczach manewrowych są ważne tylko dla przetaczanego taboru i nie mają znaczenia dla pociągów.

8. Dla kontrolowania czy latarnie na tarczy manewrowej mechanicznej świecą się, pokazują one wstecz:

a) przy nastawieniu sygnału M1 — małe światło matowobiałe,

b) przy nastawieniu sygnału M2 — duże światło białe.

9. Tarcze manewrowe mechaniczne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umocowanie ukośnego krzyża na pionowo ustawionej tarczy lub przez zdjęcie tarczy ze słupa. Tarcze manewrowe

świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się tak samo jak semafory świetlne (§ 4, ust. 17). Latarń tarcz manewrowych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.

10. Nieruchome tarcze manewrowe wskazują, że przetaczanie jest zabronione. Na tych tarczach manewrowych używa się do dawania sygnałów dziennych nieruchomej tarczy, a do dawania sygnałów nocnych świateł latarni, jeśli chodzi o tarcze manewrowe nieruchome mechaniczne. Na tarczach manewrowych nieruchomych świetlnych używa się światła latarni do dawania sygnałów zarówno dziennych jak i nocnych.

11. W przypadkach konieczności ustawienia tarczy manewrowej świetlnej przy semaforze stosuje się zamiast osobnej tarczy manewrowej świetlnej sygnalizowanie manewrów na semaforze świetlnym, przy czym sygnał „Przetaczanie zabronione” jest podawany światłem czerwonym na semaforze, sygnał zaś „Przetaczanie dozwolone” — matowobiałym światłem ukazującym się w dodatkowej komorze na semaforze świetlnym przy palącym się świetle czerwonym. Powyższe postanowienia nie dotyczą tarcz manewrowych mechanicznych oraz tarcz manewrowych świetlnych, które nie są ustawione przy semaforze świetlnym.

§ 11. SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU

1. Tarcze zaporowe

Tarcza zaporowa mechaniczna składa się z kwadratowej latarni ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą, umieszczonej na słupie.

1. Sygnał Z1 „Stój, tor jest zamknięty"

Dzienny i nocny

Kresa czarna pozioma na tle białej, okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



2. Sygnał Z2 „Zamknięcie toru uchylone"

Dzienny i nocny

Kresa czarna ukośna pod kątem około 45° w górę ku stronie prawej na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



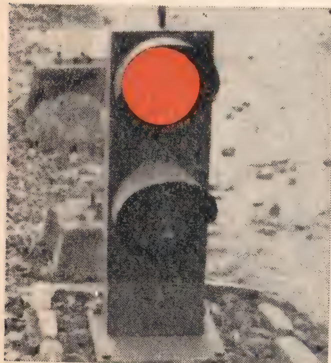
2. Tarcze zaporowe świetlne

Tarcza zaporowa świetlna składa się z oprawy, umieszczonej na podstawie lub słupie, w której mieszczą się dwie komory — jedna dla światła czerwonego i jedna dla światła białego.

1. Sygnał Zs1 „Stój, tor jest zamknięty"

Dzienny i nocny

Czerwone światło, zwrócone do pociągu lub taboru manewrującego





2. Sygnał Zs2 „Zamknięcie toru uchylone"

Dzienny i nocny

Matowobiałe światło zwrócone do pociągu lub taboru manewrującego





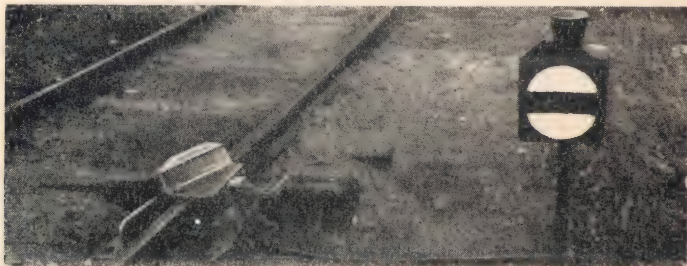
2. Sygnały na wykolejnicach

Sygnał na wykolejnicy składa się z latarni ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.

1. Sygnał Z1wk „Stój, wykolejnica na torze"

Dzienny i nocny

Kresa czarna pozioma na tle białej, okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



2. Sygnał Z2wk „Wykolejnica zdjęta z toru"

Dzienny i nocny

Kresa czarna pionowa na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



3. Sygnały na żurawiach wodnych

Sygnał na żurawiu wodnym składa się z latarni oszklonej z dwóch stron szkłem koloru czerwonego, z dwóch zaś pozostałych stron — białego, umieszczonej na ramieniu żurawia.

1. Sygnał Z1z „Stój, przejazd obok żurawia jest zabroniony"

a) Dzienny

Ramię żurawia ustawione prostopadle do toru

b) Nocny

Czerwone światło latarni umieszczonej na ramieniu żurawia





2. Sygnał Z2z „Przejazd obok żurawia jest dozwolony"

a) Dzienny

Ramię żurawia ustawione równolegle do osi toru

b) Nocny

Białe światło latarni umieszczonej na ramieniu żurawia





4. Sygnały na obrotnicach

Sygnał na obrotnicy składa się z latarni oszklonej szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.

1. Sygnał Z1o „Stój, wjazd na obrotnicę jest zabroniony”

a) Dzienny

Latarnia z kresą czarną poziomą na tle białej, okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Kresa czarna pozioma na tle białej, okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



2. Sygnał Z2o „Wjazd na obrotnicę jest dozwolony"

a) Dzienny

Latarnia z czarną kresą pionową na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Czarna kresa pionowa na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



5. Sygnały na wagach pomostowych

Sygnał na wadze pomostowej składa się z latarni oszklonej szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą, umieszczonej nad budynkiem wagi pomostowej.

1. Sygnał Z1wg „Stój, wjazd na wagę jest zabroniony"

a) Dzienny

Latarnia z czarną kresą poziomą na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Kresa czarna pozioma na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



2. Sygnał Z2wg „Wjazd na wagę pomostową jest dozwolony"

a) Dzienny

Latarnia z czarną kresą pionową na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy

b) Nocny

Czarna kresa pionowa na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy



§ 12. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW ZAMKNIĘCIA TORU (Z)

1. Tarcze zaporowe służą do dawania sygnałów zamknięcia toru na stacji. Jako tarcz zaporowych używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują jednakowe sygnały we dnie i w nocy i są ważne zarówno dla pociągów jak i dla przetaczania. Zamiast latarń można używać także tarcz nie oświetlanych.

2. Tarcze zaporowe stosuje się w następujących przypadkach:

1) do oznaczania końca toru ślepego, jeżeli tor jest używany do wjazdu pociągów lub do przetaczania,
2) do oznaczania na torach miejsc, przed którymi pociągi, składy manewrujące i lokomotywy powinny się zatrzymać,
3) do oznaczania torów piaskowych.

UWAGA. Zwrotnica odgałęziająca tor piaskowy jest zaopatrzona w normalną latarnię zwrotnicową, natomiast za zwrotnicą, patrząc w kierunku toru piaskowego, ustawia się tarczę zaporową, w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem.

3. Tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru, do którego ona się odnosi.

W przypadku torów ślepych, zakończonych kozłem oporowym, tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy ram-

pach — z prawej strony toru na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.

4. Sygnał Z1 i Zs1 „Stój, tor jest zamknięty" na tarczy zaporowej, odnoszącej się do jednego toru bądź do grupy torów, wskazują, że jazda i przetaczanie dozwolone jest tylko do miejsca, gdzie się tarcza znajduje.

5. Latarnie tarcz zaporowych, które służą do dawania sygnałów Z1 „Stój, tor jest zamknięty" i Z2 „Zamknięcie toru uchylone" mają z tyłu, gdy sygnalizują „Stój, tor jest zamknięty", dwa matowobiałe światełka w linii poziomej; gdy zaś sygnalizują „Zamknięcie toru uchylone" — dwa matowobiałe światełka w linii ukośnej, wznoszącej się pod kątem około 45° ku stronie prawej.

6. Latarnie tarcz zaporowych, które służą wyłącznie do dawania sygnału Z1 „Stój, tor jest zamknięty", mają w tylnej ścianie mały okrągły otwór, przepuszczający matowobiałe światło, gdy latarnia się świeci.

7. W razie zastosowania na stacji sygnalizacji świetlnej można używać tarcz zaporowych świetlnych, za pomocą których daje się sygnały Zs1 i Zs2.

8. W razie unieruchomienia na skutek uszkodzenia tarczy zaporowej w położeniu na sygnał Z1 lub Zs1 „Stój, tor jest zamknięty" wolno przejechać poza tę tarczę tylko wtedy, gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony — po wręczeniu rozkazu szczególnego — da ręczny sygnał Rm1 „Do mnie" lub Rm2 „Ode mnie".

9. Sygnały na wykolejnicach służą do oznaczenia czy wykolejnica jest na torze, czy też zdjęta z toru, a więc czy przejazd poza wykolejnicę jest dozwolony, czy też

zabroniony. Jako sygnałów na wykolejnicach używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują jednakowe sygnały we dnie i w nocy i mają zastosowanie zarówno dla pociągów jak i dla przetaczania.

10. Sygnał $Z1_{wk}$ „Stój, wykolejnica na torze" na wykolejnicy wskazuje, że jazda i przetaczanie po torze, gdzie jest umieszczona wykolejnica, są dozwolone do wykolejnicy.

11. Latarnie sygnałów na wykolejnicach mają z tyłu dwa matowobiałe światełka w linii poziomej, bądź dwa matowobiałe światełka w linii pionowej, w zależności od tego czy sygnalizują „Stój, wykolejnica na torze", czy też „Wykolejnica zdjęta z toru".

12. Sygnały na żurawiach wodnych służą do oznaczenia położenia ramienia żurawia.

Jako sygnałów na żurawiach używa się latarń oszklonych z dwóch stron szkłem koloru czerwonego, z dwóch zaś pozostałych stron — białego. Sygnały na żurawiach wodnych mają zastosowanie zarówno dla pociągów jak i dla manewrów.

W porze nocnej, gdy ramię żurawia jest ustawione równolegle do toru, latarnia rzuca wzdłuż toru światło białe, gdy zaś ramię żurawia jest ustawione prostopadle do osi toru, latarnia rzuca wzdłuż toru światło czerwone. Na żurawiach wodnych z wiszącymi ramionami do oznaczania miejsca, w których się żuraw znajduje, umieszcza się na nim latarnię, oszkloną szkłem koloru mlecznego, w ten sposób, że rzuca ona wzdłuż toru małe światło matowobiałe.

Jeżeli miejsce ustawienia żurawia jest dobrze oświetlone, to można nie stosować na nim żadnego sygnału.

13. Sygnały na obrotnicach i wagach pomostowych służą do oznaczania czy wjazd na nie jest zabroniony, czy też dozwolony. Jako sygnałów na obrotnicach i wagach pomostowych używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego lub tarcz nie oświetlanych.

14. Sygnał $Z1_o$ „Stój, wjazd na obrotnicę jest zabroniony" i sygnał $Z1_{wg}$ „Stój, wjazd na wagę jest zabroniony" wskazują, że wjazd na obrotnicę lub wagę pomostową jest zabroniony.

15. Jeżeli latarnia lub tarcza na obrotnicy lub na wadze pomostowej wskazuje sygnał $Z1_o$ „Stój, wjazd na obrotnicę jest zabroniony" lub $Z1_{wg}$ „Stój, wjazd na wagę jest zabroniony", należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby parowóz lub przetaczany tabor przed obrotnicą lub wagą pomostową zatrzymać.

§ 13. SYGNAŁY DROGOWE (D)

1. Sygnał DO „W odległości drogi hamowania za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania"

a) Dzienny

Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu

b) Nocny

Pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu





2. Sygnał D1 „Stój" dawany tarczą zatrzymania

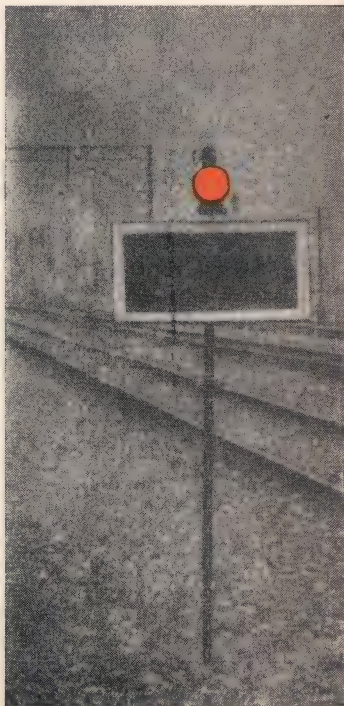
a) Dzienny

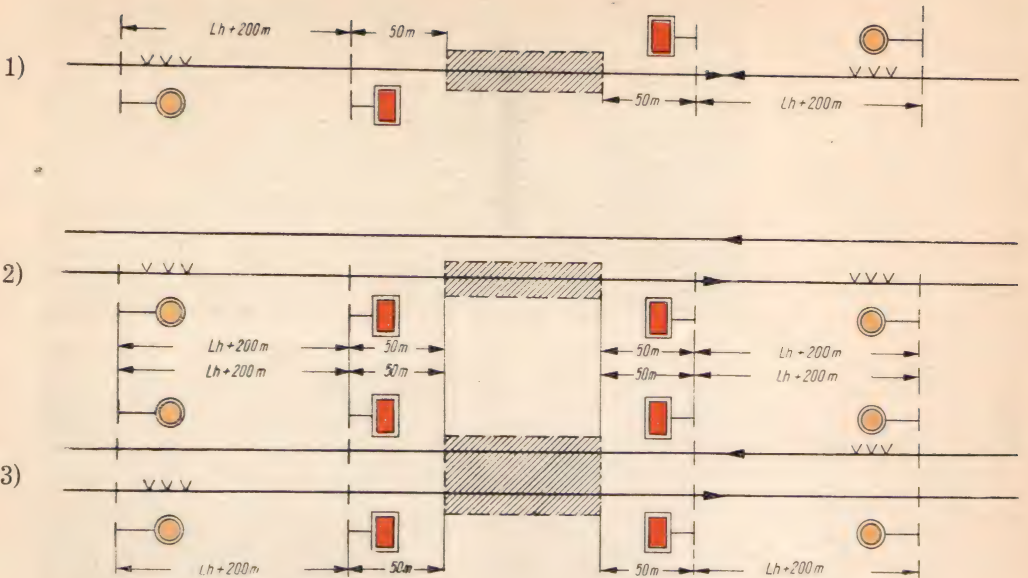
Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką, zwrócona do pociągu

b) Nocny

Czerwone światło, zwrócone do pociągu







1) Na linii jednotorowej
2) Na linii dwutorowej (przeszkoda na jednym torze)
3) Na linii dwutorowej (przeszkoda na obu torach)

3. Sygnał D2 „Stój“ dawany ręcznie

a) Dzienny

Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, rozwiniętą chorągiewką sygnałową lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką

b) Nocny

Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, ręczną latarką ze światłem białym lub jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem albo spokojne trzymanie ręcznej latarki ze światłem czerwonym, zwróconym do pociągu







4. Sygnał D3 „Stój" dawany trąbką lub gwizdawką ustną. — Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.



5. Sygnał D4 „Stój" dawany spłonkami
Wybuch spłonki.

6. Sygnał D5 „Stój" dawany syreną
Długi nieprzerywany ton syreny, umieszczonej przed semaforem.

7. Sygnał D6 „Zwolnić bieg"

a) Dzienny

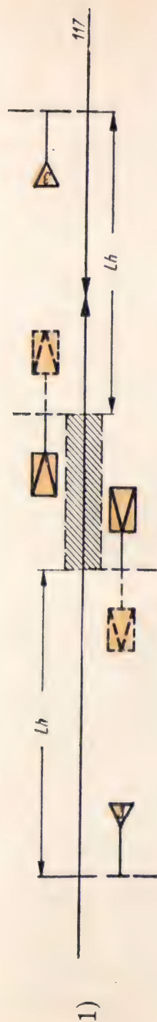
Trójkątna pomarańczowa tarcza z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej wymienna czarna cyfra, wskazująca dozwoloną szybkość jazdy. W razie niemożności umieszczenia w skrajni — tarcza ta może być umieszczona nisko i obrócona podstawą ku dołowi

b) Nocny

Pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu







1) Na linii jednotorowej
2) Na linii dwutorowej (przeszkoda na jednym torze)
3) Na linii dwutorowej (przeszkoda na obu torach)

8. Sygnał D7 „Stój" dawany przez dróżnika przejazdowego dla zatrzymania pojazdów drogowych

a) Dzienny

Prawa ręka podniesiona do góry na całą długość powyżej prawego ramienia, z dłonią zwróconą do pojazdu drogowego

b) Nocny

Spokojne trzymanie latarki ręcznej ze światłem czerwonym, zwróconym do pojazdu drogowego





9. Sygnał D8 „Obecność dróżnika na przejeździe“

a) Dzienny

Dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu i w wyciągniętej poziomo prostopadle do osi toru ręce trzyma pionowo do góry zwiniętą chorągiewkę, tak aby drużyna pociągowa mogła go spostrzec i mieć pewność, że na przejeździe czuwa dróżnik



b) Nocny

Dróżnik przejazdowy wznosi powoli pionowo do góry latarkę z białym światłem, zwróconym w stronę zbliżającego się pociągu, i utrzymuje ją w tym położeniu przez cały czas przejścia pociągu



§ 14. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DROGOWYCH (D)

1. Sygnały drogowe są podawane przenośnymi tarczami, chorągiewką, latarką ręczną, spłonkami, syreną, gwizdawką ustną, trąbką lub ręką.

2. Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza (sygnał Do) wskazuje, że pociąg zbliża się do sygnału D1. Przenośna tarcza ostrzegawcza różni się od zwykłej tarczy mechanicznej mniejszym rozmiarem; przed nią nie ustawia się wskaźnika W1.

3. Przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, na stacjach — na osi toru.

Dla pociągu jadącego po torze niewłaściwym linii dwutorowej ustawione w powyższy sposób sygnały są obowiązujące, chociaż z tego pociągu będą widziane po lewej stronie toru. Jeżeli przy torach równoległych zachodzi wątpliwość, do których z tych torów odnoszą się tarcze zatrzymania w ich pobliżu ustawione, to należy ustawić wskaźnik W3 przy pierwszym z torów, do którego tarcze się nie odnoszą.

4. Dla umożliwienia kontroli, czy latarnia na tarczy zatrzymania świeci się, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowobiałe tej samej wielkości jak światło przednie.

5. Sygnał D1 „Stój" stosuje się:

1. jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, albo jeżeli pewna część szlaku jest tak uszkodzona,

że można po niej przejechać tylko z szybkością mniejszą niż 15 km/godz., a najbliższa stacja nie powiadomiła o tym drużyny pociągowej,

2. jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i nie może wyruszyć w dalszą drogę po upływie czasu ustalonego w PET,
3. jeżeli semafora wjazdowego, drogowskazowego, wyjazdowego lub odstępowego nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój",
4. jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Zamknięcie toru uchylone",
5. jeżeli powstaje czasowy brak semafora wjazdowego, wyjazdowego, odstępowego lub drogowskazowego.

6. W przypadkach uszkodzeń toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów, albo wymagających zmniejszenia szybkości poniżej 15 km/godz., tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a prócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania, zwiększonej o 200 m, oraz wzmacnia się spłonkami ułożonymi przy tarczy ostrzegawczej. W przypadku, gdy przejazd pociągu dozwolony jest z prędkością mniejszą niż 15 km/godz., spłonki układa się do czasu powiadomienia o tym zwolnieniu sąsiedniej stacji i doręczenia drużynie pociągowej rozkazu szczególnego.

7. Przeszkodę należy osłonić z obu stron, bez względu na to czy pociąg jest oczekiwany, czy nie. W razie

krótkotrwającej przeszkody w ruchu na jednym torze linii dwutorowej osłania się przeszkodę sygnałem D1 „Stój" i przenośną tarczą ostrzegawczą (Sygnał Do) tylko z tej strony, z której normalnie nadchodzą pociągi, a po drugiej stronie przeszkody powinien się znajdować w odległości równej drodze hamowania, zwiększonej o 200 m, pracownik kolejowy z przyrządami do dawania sygnałów D2 i D4, aby zatrzymać pociąg w razie gdyby zbliżał się po torze niewłaściwym. W razie zastosowania sygnału D1 w obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte.

Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na jej ustawienie we wskazanej odległości, to można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m, lecz nie bliżej niż na wysokości ukresu rozjazdu.

Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.

8. Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien na linii dwutorowej najpierw osłonić przeszkodę sygnałami z tej strony, z której normalnie odbywa się ruch pociągów po uszkodzonym torze, a na linii jednotorowej, jak też w razie uszkodzenia obu torów linii dwutorowej, z tej strony, z której się najpierw oczekuje pociągu. Jeżeli nie ma pod ręką tarcz lub latarń, należy przede wszystkim osłonić przeszkodę z obu stron spłonkami (sygnał D4) w odległości drogi hamowania zwiększonej o 250 m, tj. w miejscu ustawienia przenośnej tarczy ostrzegawczej i następnie biegnąc naprzeciw pociągu dawać ręczne sygnały

„Stój" (D2 i D3) wywijaniem chorągiewką lub latarką, czerwonym światłem i gwizdawką lub trąbką. Po założeniu spłonek w przepisowej odległości należy osłonić przeszkodę z obu stron tarczami zatrzymania i tarczami ostrzegawczymi. Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca, wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D1 „Stój", a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić maszynistę i kierownika pociągu o powodach zatrzymania.

W każdym przypadku należy osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.

9. Jeżeli tor między dwiema stacjami jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania (sygnał D1), osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwu stacjach tarczą zatrzymania ustawioną na osi toru poza zwrotnicą wyjazdową, lecz bez tarczy ostrzegawczej i bez spłonek.

10. Jeżeli zgodnie z postanowieniami „Przepisów Eksploatacji Technicznej Kolei" (PET) zachodzi potrzeba osłonięcia pociągu zatrzymanego na szlaku, to dokonuje się tego przez ułożenie na szynach trzech spłonek w odległości drogi hamowania od pociągu. W przypadku żądania pociągu ratunkowego, przeciwpożarowego lub lokomotywy pomocniczej zatrzymany pociąg osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo skąd przybędzie pomoc.

Jeżeli za zatrzymanym pociągiem miał być wyprawiony drugi pociąg w odstępie czasu, wówczas osłony dokonuje się od końca pociągu, natychmiast po jego

zatrzymaniu. Jeżeli zatrzymany pociąg był wyprawiony w czasie całkowitej przerwy łączności i za nim przewidziane jest wyprawienie następnego pociągu, wówczas osłania się pociąg od końca, natychmiast po jego zatrzymaniu.

Po ułożeniu spłonek w ustalonej od nich odległości powinien znajdować się pracownik kolejowy i podawać sygnał zatrzymania (Sygnał D2 i D3) w stronę zbliżającego się pociągu. Gdyby ze względu na nadjeżdżający pociąg założenie spłonek w przepisowy sposób było niemożliwe, należy, biegnąc naprzeciw pociągu, zatrzymać go sygnałami D2 i D3 „Stój".

11. Jeżeli semafora wjazdowego, drogowskazowego, wyjazdowego lub odstępowego nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój", należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor posiada tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą stałą. Ponadto w razie potrzeby należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D2 i D3 „Stój".

12. Sygnał D2 „Stój" dawany ręcznie stosuje się:

1) jeżeli zajdzie nagle potrzeba zatrzymania pociągu i nie ma czasu na zastosowanie sygnałów D1, D3 i D4 albo brak ich;

2) jeżeli potrzeba zmniejszenia szybkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału drogowego D6 „Zwolnić bieg" jest niemożliwe;

3) jeżeli drużyna nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje sygnały D2 i D3 „Stój";
4) jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu zauważy się coś takiego, co przy dalszej jeździe pociągu mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
5) jeżeli pociąg zbliża się do odstępu na szlaku w chwili, gdy pociąg poprzedni jeszcze nie opuścił tego odstępu;
6) jeżeli pociąg idzie po zamkniętym torze bez poprzedniego zawiadomienia;
7) jeżeli na linii dwutorowej pociąg idzie po torze niewłaściwym bez poprzedniego zawiadomienia lub bez właściwych sygnałów;
8) jeżeli na czole pociągu są niewłaściwe sygnały, z wyjątkiem przypadku zgaśnięcia jednej z dwu latarń z białym światłem;
9) jeżeli na czole pociągu zgasną oba przepisowe światła;
10) jeżeli na torze znajdują się zwierzęta większe lub ludzie, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania, a których nie można już na czas z toru usunąć.

13. Sygnał D2 „Stój" należy dawać — jeżeli można — po stronie maszynisty.

14. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarcze przenośne sygnału D1 „Stój" lub ręczny sygnał D2 „Stój", należy dawać jednocześ-

nie sygnał D3 „Stój" trąbką lub gwizdawką przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.

15. Sygnał D4 „Stój", dawany spłonkami, stosuje się:

a) w przypadku uszkodzeń wymagających zatrzymania lub ograniczenia szybkości jazdy oraz osłony pociągu zatrzymanego na szlaku, jak też w razie potrzeby podczas prowadzenia robót na torze;

b) zawsze, jeżeli założenie spłonek może się przyczynić do zatrzymania pociągu w porę lub do zmniejszenia szybkości pociągu w celu uniknięcia wypadku.

17. Spłonki zakłada się zawsze trzy. Odległość między spłonkami powinna wynosić nie mniej niż 30 m. Wybuch choćby tylko jednej spłonki oznacza sygnał „Stój". Pracownik kolejowy po założeniu spłonek, jeżeli ma oczekiwać nadejścia pociągu, powinien odsunąć się o 20 m od najbliższej spłonki w kierunku pociągu, aby uniknąć ewentualnego poranienia odpryskami w chwili wybuchu spłonki.

18. Na dany sygnał „Stój" (D1, D2, D3, D4 i D5) należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby pociąg zatrzymać.

19. Sygnał D5 „Stój", dawany syreną, stosuje się w miejscach złej widzialności sygnałów, wymagających zwrócenia szczególnej uwagi na sygnał na semaforze. Sygnał D5 ma na celu powiadomić maszynistę, który już przejechał obok tarczy ostrzegawczej, że należy natychmiast zahamować pociąg. Działanie syreny jest wywołane przez najechanie pierwszej osi pociągu na

urządzenie umieszczone w torze. Syrenę i urządzenie do oddziaływania na nią pociągu ustawia się między semaforem a tarczą ostrzegawczą. Odległość, na której syrena ma być ustawiona przed semaforem oraz odległość, na której ma być przed syreną umieszczone urządzenie do oddziaływania na nią pociągu, ustala dyrekcja okręgowa kolei w każdym poszczególnym przypadku w zależności od warunków miejscowych oraz od szybkości kursujących pociągów.

Dźwięk syreny trwa tak długo, aż na semaforze nie będzie dany sygnał „Wolna droga".

20. Sygnał D6 „Zwolnić bieg" stosuje się, jeżeli na pewnej części toru należy jechać z szybkością mniejszą od szybkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Takie miejsce należy osłonić z obu stron, bez względu na to czy pociąg jest oczekiwany, czy nie. W przypadku konieczności zmniejszenia szybkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę „Zwolnić bieg" ustawia się przed stacją. W tym przypadku zmniejszenie szybkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszania szybkości tylko na pewnym odcinku stacji, wówczas miejsce to należy osłonić z obu stron w ten sam sposób, jak wskazano to dla szlaku na rysunku sygnału D6.

21. Tarczę „Zwolnić bieg" (sygnał D6) ustawia się z prawej strony w odległości drogi hamowania przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością. Ponadto miejsce, od którego należy rozpocząć jazdę ze zmniejszoną szybkością oraz w miarę

potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej szybkości, oznacza się wskaźnikami W14. Tarcza „Zwolnić bieg“ w porze nocnej jest osygnalizowana latarnią ze światłem pomarańczowym, a niezależnie od tego oświetlana.

Wskaźniki, ustawione na początku i końcu odcinka przejeżdżanego ze zmniejszoną szybkością, są oświetlane w porze nocnej.

22. Dla uwidocznienia miejsca ustawienia tarczy „Zwolnić bieg“ oraz dla sprawdzenia, czy latarnia na niej świeci się, latarnia ta powinna pokazywać wstecz jedno światło matowobiałe tej samej wielkości co światło przednie.

23. Jeżeli potrzeba sygnalizowania „Zwolnić bieg“ zajdzie nagle, danie zaś sygnału D6 „Zwolnić bieg“ jest już niemożliwe, należy pociąg zatrzymać sygnałami ręcznymi D2 „Stój“ i udzielić ustnie wskazówek maszyniście i kierownikowi pociągu.

24. Na sygnał D6 „Zwolnić bieg“ należy tak uregulować bieg pociągu, aby przez miejsce oznaczone tym sygnałem przejechać z szybkością wskazaną maszyniście na jednej z poprzednich stacji i oznaczoną na tarczy „Zwolnić bieg” czarną cyfrą w dziesiątkach kilometrów. Jeżeli zaś maszynista nie został przed tym powiadomiony ani o sygnale D6 „Zwolnić bieg”, ani o tym z jaką szybkością należy jechać przez miejsce tym sygnałem oznaczone, ani też szybkość nie jest wskazana na tarczy, należy zwolnić bieg pociągu do 15 km/godz.

25. W razie potrzeby zwolnienia biegu pociągów poniżej 15 km/godz. należy uszkodzone miejsce osłonić

tarczami zatrzymania (sygnał D1 „Stój") i tarczami ostrzegawczymi w przepisowej odległości, a maszynistę każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale oraz kierownika pociągu zawiadomić, z jaką szybkością pociąg może przejechać przez uszkodzone miejsce. Dopiero gdy najbliższa stacja zostanie zawiadomiona o uszkodzeniu toru i o tym, z jaką szybkością pociągi mogą tę przeszkodę przejeżdżać, należy tarcze zatrzymania i tarcze ostrzegawcze usunąć, a natomiast dać sygnał D6 „Zwolnić bieg" tarczami przenośnymi ustawionymi z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

26. Sygnały dawane ręcznie, gwizdawką lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna pociągowa zastosuje się do nich.

§ 15. SYGNAŁY NA POCIĄGU (Pc)

Pociągi z trakcją parową

Sygnał Pc1 „Oznaczenie czoła pociągu idącego po linii jednotorowej lub po torze właściwym linii dwutorowej“

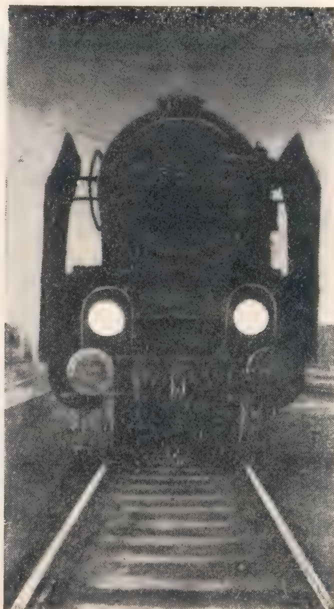
a) Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku

b) Nocny

Dwie latarnie z białym światłem, na przodzie pociągu





Pociągi motorowe i elektryczne

1. Sygnał Pc1 na pociągach motorowych i elektrycznych jest taki sam jak na pociągach z trakcją parową







2. Sygnał Pc2 „Oznaczenie czoła pociągu idącego po torze niewłaściwym linii dwutorowej"

Pociągi z trakcją parową

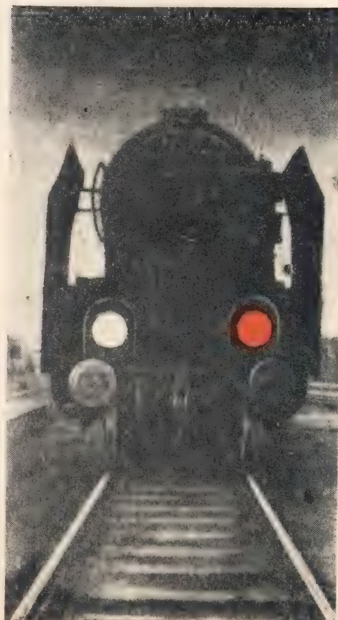
a) Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku

b) Nocny

Dwie latarnie: prawa w kierunku jazdy z białym, lewa z czerwonym światłem, na przodzie pociągu





Pociągi motorowe i elektryczne

a) Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku

b) Nocny

Dwa światła: prawe w kierunku jazdy białe, lewe czerwone na przedzie pociągu







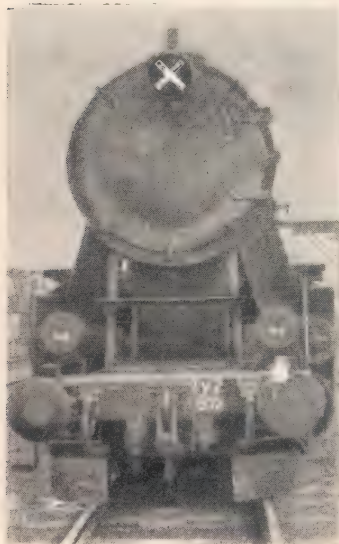
3. **Sygnał Pc3 „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym"**

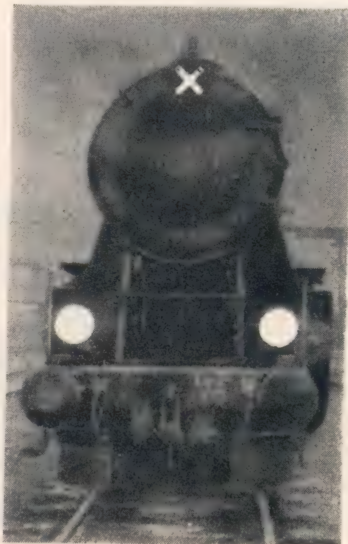
a) Dzienny

Nie oświetlona latarnia z białym ukośnym krzyżem na czarnym tle, umieszczona: a) przed kominem parowozu, gdy parowóz jedzie kominem naprzód, b) na wierzchu tendra, gdy parowóz jedzie tendrem naprzód, c) na wierzchu pługa, gdy pług znajdzie się przed parowozem

b) Nocny

Dwie latarnie z białym światłem, na przodzie pociągu, nad zderzakami parowozu lub tendra oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem, umieszczona jak przy sygnalizacji dziennej





4. Sygnał Pc4 „Oznaczenie czoła pociągu idącego wagonami naprzód"

a) Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku

b) Nocny

Dwie latarnie z białym światłem, na czołowej ścianie pierwszego wagonu





5. Sygnał Pc5 „Oznaczenie końca pociągu, składającego się z lokomotyw lub wagonów motorowych idących luzem"

Parowozy

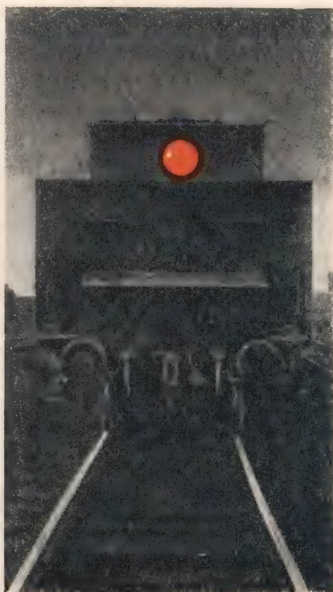
a) Dzienny

Jedna latarnia lub okrągła tarcza czerwona z białą obwódką, na tylnej ścianie parowozu lub innego silnika

b) Nocny

Jedna latarnia rzucająca w tył światło czerwone, na tylnej ścianie parowozu lub innego silnika





UWAGA. Sygnał ten stosuje się również, gdy do pociągu składającego się z parowozu lub innych wagonów motorowych, idących luzem, dodaje się nie więcej niż cztery wagony. W tym

przypadku latarnię lub tarczę przenosi się z tendra na tylną ścianę ostatniego wagonu.

Wagony motorowe i lokomotywy elektryczne

Dzienny i nocny

Jedno światło czerwone, na tylnej ścianie wagonu motorowego lub lokomotywy elektrycznej





UWAGA. Sygnał ten stosuje się również, gdy do pociągu, składającego się z wagonu motorowego, dodaje się przyczepkę, posiadającą latarnię elektryczną z czerwonym światłem.

6. Sygnał Pc6 „Oznaczenie końca pociągu składającego się z lokomotywy lub wagonów motorowych idących luzem po torze niewłaściwym przy czynnych obu torach szlaku dwutorowego"

Parowozy

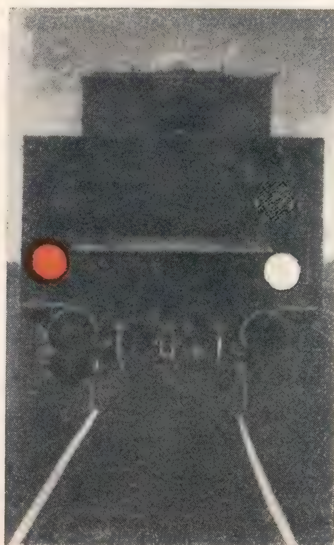
a) Dzienny

Jedna latarnia lub okrągła tarcza czerwona z białą obwódką, na tylnej ścianie parowozu lub innego silnika

b) Nocny

Dwie latarnie: prawa w kierunku jazdy z białym, lewa z czerwonym światłem, na tylnej ścianie parowozu lub innego silnika



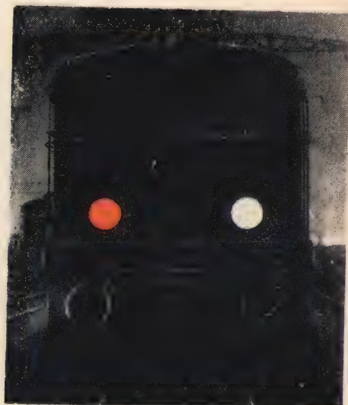


Wagony motorowe i lokomotywy elektryczne

Dzienny i nocny

Prawa latarnia w kierunku jazdy ze światłem białym, a lewa — ze światłem czerwonym, na tylnej ścianie wagonu motorowego lub lokomotywy elektrycznej





7. Sygnał Pc7 „Oznaczenie końca innych pociągów"

Pociągi z trakcją parową

a) Dzienny

Dwie tarcze w górnej części ostatniego wagonu. Tarcze górne prostokątne podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny pomalowany czerwono, oba boczne zaś biało

b) Nocny

Dwie latarnie rzucające w tył światło czerwone, w górnej części ostatniego wagonu





Pociągi elektryczne

Dzienny i nocny

Dwa światła czerwone, na tylnej ścianie ostatniego wagonu



8. Sygnał Pc8 „Oznaczenie końca innych pociągów, idących po torze niewłaściwym przy czynnych obu torach szlaku dwutorowego"

Pociągi z trakcją parową

a) Dzienny

Dwie tarcze w górnej części ostatniego wagonu. Tarcze górne prostokątne podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny pomalowany na czerwono, oba boczne zaś biało

b) Nocny

Dwie latarnie: prawa w kierunku jazdy z białym, lewa z czerwonym światłem, w górnej części ostatniego wagonu





Pociągi elektryczne

Dzienny i nocny

Prawa latarnia w kierunku jazdy ze światłem białym, a lewa ze światłem czerwonym, na tylnej ścianie ostatniego wagonu



§ 16. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW NA POCIĄGU (Pc)

1. Do sygnałów na pociągu używa się latarń i tarcz. Do sygnałów na pociągach motorowych i na pociągach elektrycznych można używać, zarówno we dnie jak i w nocy, świateł latarń.

2. Sygnały na pociągu służą do oznaczania czoła i końca pociągu.

3. Na pociągu z popychaczem umieszcza się na tylnej ścianie ostatniego wagonu, w górnej jej części, dwie latarnie rzucające w nocy w tył światło czerwone; na parowozie popychającym, na środku tylnej ściany parowozu lub na prawym tylnym zderzaku, zawiesza się latarnię, która w nocy rzuca w tył światło czerwone, na czole zaś tego parowozu nad prawym zderzakiem zawiesza się (w nocy) oświetloną latarnię, która rzuca w przód światło białe.

Przy jeździe powrotnej parowozu popychającego ze szlaku, zarówno na linii jednotorowej jak i na dwutorowej, nie zmienia się sygnałów na czole ani na tylnej ścianie parowozu.

4. Latarnie sygnałów czołowych (Pc2) i końcowych (Pc5, Pc6, Pc7 i Pc8) na pociągach, idących po torze zamkniętym linii dwutorowej, powinny mieć w nocy światła białe zamiast czerwonych.

5. Jeżeli pociąg wraca ze szlaku do stacji, to przy jeździe powrotnej, zarówno na linii jednotorowej jak dwutorowej, nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.

6. Jeżeli sygnały czołowe (Pc2) lub końcowe (Pc5, Pc6, Pc7 i Pc8) pociągu stojącego na stacji mogłyby w nocy wprowadzić w błąd pociągi wyprzedzające lub krzyżujące się z tym pociągiem na stacji, wówczas należy na wyprzedzanym pociągu, od strony pociągu przechodzącego po sąsiednim torze, zastąpić czerwone światła latarni białymi. W stronę lokomotywy stojącego pociągu latarnie te będą rzucać światło czerwone. Dyrekcja określi we własnym zakresie, na których stacjach i na których torach danej stacji powinno być stosowane powyższe postanowienie z uwagi na drogi przebiegu pociągów wjeżdżających na stację. Postanowienie to nie dotyczy pociągów motorowych i elektrycznych.

7. Sygnał Pc4 używa się do oznaczenia czoła pociągu idącego wagonami naprzód. Na pociągach bocznicowych, jadących wagonami naprzód, może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień pracownik z przyborami sygnałowymi.

8. Do osygnalizowania ciężkich drezyn motorowych używa się sygnałów pociągowych Pc1, Pc2, Pc5, Pc6.

§ 17. SYGNAŁY NA TABORZE KOLEJOWYM (Tb)

1. Sygnał Tb1 „Oznaczenie przodu i tyłu lokomotywy manewrowej"

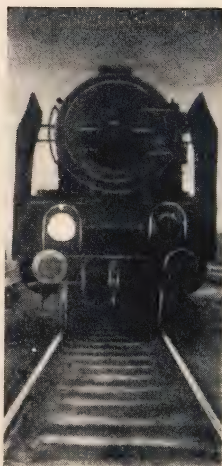
a) Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku

b) Nocny

Z przodu i z tyłu po jednej latarni z białym światłem, od strony stanowiska maszynisty







2. Sygnał Tb2 „Oznaczenie wagonów pocztowych z funkcjonariuszami, wagonów restauracyjnych, sypialnych, jak również innych wagonów specjalnego przeznaczenia z ludźmi, oraz wagonów z podróżnymi na stacji, jeżeli te wagony nie są złączone z pociągiem"

a) Dzienny

Niebieska chorągiewka z obu końców wagonu, umocowane u góry ściany szczytowej

b) Nocny

Latarnia z niebieskim światłem z obu końców wagonu, umocowana u góry ściany szczytowej





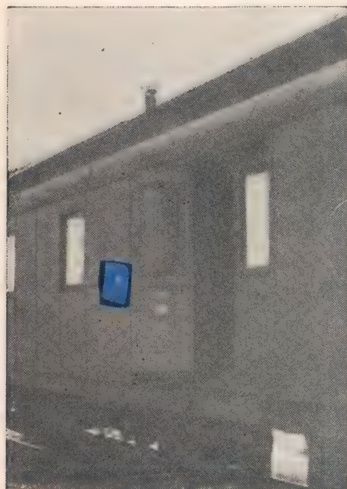
3. Sygnał Tb3 „Oznaczenie wagonów pocztowych w pociągach w czasie postoju, podczas załadowywania i wyładowywania"

a) Dzienny

Niebieska chorągiewka zawieszona na otwartych drzwiach wagonu

b) Nocny

Latarka z niebieskim światłem świecącym na trzy strony, zawieszona na otwartych drzwiach wagonu





4. Sygnał Tb4 „Oznaczenie pojazdów pomocniczych"

a) Dzienny

Nie ma żadnego szczególnego znaku

b) Nocny

1) na linii jednotorowej od przodu i od tyłu światła czerwone
2) na linii dwutorowej, przy jeździe we właściwym kierunku, od przodu światło białe, od tyłu czerwone
3) na linii dwutorowej, przy jeździe po torze niewłaściwym, od przodu i od tyłu światło czerwone
4) na linii dwutorowej, przy jeździe po torze zamkniętym, od przodu i od tyłu światło białe

§ 18. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW NA TABORZE (Tb)

1. Na stacjach w porze nocnej lokomotywy wyjeżdżające z lokomotywowni do pociągów, lub odjeżdżające od pociągów do lokomotywowni, oraz lokomotywy manewrujące powinny posiadać z przodu i z tyłu jedno białe światło od strony stanowiska maszynisty.

2. Przy stosowaniu sygnału Tb2 można na oznaczenie wagonów specjalnego przeznaczenia z ludźmi używać także jednej tylko niebieskiej chorągiewki lub latarni z niebieskim światłem, jeżeli najechanie na wagon zagraża tylko z jednej strony.

3. Sygnał Tb3, osłaniający wagon pocztowy w czasie postoju, należy usunąć przed odjazdem pociągu.

4. Sygnał Tb4 używa się do oznaczenia wszelkich pojazdów pomocniczych.

5. Określenie przy sygnale Tb4 „Od przodu" i „Od tyłu" wózków roboczych i drezyn należy rozumieć jako odnoszące się do kierunku jazdy.

6. Sygnał nocny Tb4 na wózkach i drezynach stosuje się także we dnie w tunelach.

7. Jeżeli wózek roboczy jest naładowany lub tak ciężki, że szybkie usunięcie go z toru byłoby trudne, to na kolejach znaczenia ogólnego, na liniach pierwszorzędnych, wózek taki powinien być poprzedzany przez pracownika kolejowego, mającego przy sobie chorągiewkę, latarkę (sygnał D2) i spłonki (sygnał D4) dla zatrzymania w porę pociągu, idącego w stronę wóz-

ka po tym samym torze, w odległości 1000 m — gdy spadek profilu w kierunku wózka wynosi więcej niż 5‰, w odległości zaś 700 m — gdy spadek ten jest mniejszy niż 5‰ albo wózek jedzie na poziomie lub spadek jest w przeciwnym kierunku. Na liniach drugorzędnych odległość ta powinna wynosić odpowiednio 700 m i 500 m. Drugi pracownik kolejowy z takimi samymi przyborami sygnałowymi i w tym samym celu powinien iść za wózkiem w wymienionych odległościach.

§ 19. SYGNAŁY DAWANE PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ (Rp)

1. Sygnały maszynisty:

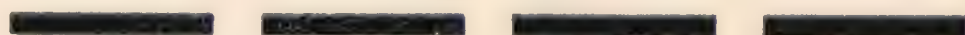
1. Sygnał Rp1 „Baczność"

Jeden długi ton gwizdawką lokomotywy



2. Sygnał Rp2 „Osłonić pociąg"

Cztery długie tony gwizdawką lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie



3. Sygnał Rp3 „Usunąć osłonę i wrócić do pociągu"

Jeden długi, jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką lokomotywy



4. Sygnał Rp4 „Hamować średnio"

Jeden krótki ton gwizdawką lokomotywy



5. Sygnał Rp5 „Hamować"

Trzy długie, szybko po sobie następujące tony gwizdawką lokomotowy



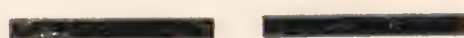
6. Sygnał Rp6 „Odhamować średnio"

Jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką lokomotywy



7. Sygnał Rp7 „Odhamować"

Dwa długie tony gwizdawką lokomotywy



8. Sygnał Rp8 „Rozpocząć popychanie"

Dwa krótkie tony gwizdawką lokomotywy ciągnącej



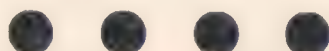
9. Sygnał Rp9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu"

Jeden krótki ton gwizdawką lokomotywy ciągnącej



10. Sygnał Rp10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu"

Cztery krótkie tony gwizdawką lokomotywy ciągnącej



2. Sygnały drużyny konduktorskiej:

1. Sygnał Rp11 „Wsiadać"

Jeden długi ton gwizdawką ustną



2. Sygnał Rp12 „Gotów do odjazdu"

a) Dzienny

Podniesienie chorągiewki sygnałowej.



b) Nocny

Podniesienie latarki z białym światłem.



3. Sygnał Rp13 „Odjazd pociągów towarowych, mieszanych i tych pociągów pasażerskich, które mają lokomotywę ciągnącą i popychającą"

Dwa długie tony gwizdawką ustną.

4. Sygnał Rp14 „Odjazd pociągów pasażerskich"

Ręka podniesiona do góry, zwrócona dłonią w kierunku maszynisty, i jednocześnie wypowiedziane głośno przez kierownika pociągu słowo „Odjazd". W pociągach elektrycznych i motorowych, posiadających urządzenia sygnałowe elektryczne, do uruchomienia pociągu konieczne jest tylko danie przez kierownika pociągu sygnału świetlnego „Odjazd", obraz którego ukazuje się w kabinie sterowniczej.

§ 20. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DAWANYCH PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ (Rp)

1. Drużyna pociągowa daje sygnały gwizdawką*) lokomotywy, chorągiewką, ręką, latarką ręczną, gwizdawką ustną i spłonkami.

2. Maszynista daje sygnał Rp1 „Baczność":

1) przy zbliżaniu się do stacji, mianowicie tuż przed tarczą ostrzegawczą, albo przed semaforem wjazdowym, gdy nie ma tarczy ostrzegawczej,

2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym, wskazującym sygnał „Stój", z wyjątkiem semafora odstępowego na liniach z blokadą samoczynną,

3) na wezwanie kierownika pociągu — przed odjazdem pociągu pasażerskiego, zatrzymanego na szlaku,

4) przed każdym ruszeniem pociągu roboczego podczas pracy dla ostrzeżenia robotników zatrudnionych przy załadunku lub wyładunku wagonów,

6) przed sygnałem D6 „Zwolnić bieg", jeżeli bezpośrednio przy tym sygnale ustawiony jest przenośny wskaźnik W7,

7) przed stałym wskaźnikiem W6,

---

*) W niniejszej Instrukcji postanowienia dotyczące gwizdawki parowozowej odnoszą się również do innych przyrządów sygnałowych, znajdujących się na elektrowozach, lokomotywach spalinowych, wagonach motorowych itp.

8) przed każdym ruszeniem parowozu w parowozowniach i przed wjazdem na obrotnicę,
9) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torze lub zbyt blisko toru,
10) przy wjeździe do tunelu,
11) we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny pociągowej oraz służby na szlaku i na stacjach.

Na parowozach posiadających dzwon maszynista używa dzwonu w myśl osobnych przepisów szczegółowych wydawanych przez dyrekcję.

3. Sygnał Rp2 „Osłonić pociąg" daje maszynista, gdy zajdzie potrzeba osłonięcia pociągu na szlaku.

4. Sygnał Rp4 „Hamować średnio" i sygnał Rp5 „Hamować" oraz sygnał Rp6 „Odhamować średnio" i Rp7 „Odhamować" maszynista daje dla uregulowania biegu pociągu, sygnał zaś Rp5 „Hamować" także dla zatrzymania pociągu, jeżeli do tego jest potrzebne współdziałanie drużyny konduktorskiej.

5. Na sygnał „Stój" drużyna konduktorska powinna hamować mocno, nie czekając na sygnał Rp5 „Hamować".

6. Sygnał Rp11 „Wsiadać" stosuje się przed odjazdem pociągów towarowych, mieszanych i tych pociągów pasażerskich, które posiadają lokomotywę popychającą, zaś sygnał Rp12 „Gotów do odjazdu" stosuje się przed odjazdem wszystkich pociągów.

7. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, sygnały gwizdawką lokomotywy daje maszynista pier-

wszej lokomotywy; jeżeli pracują dwie lokomotywy popychające, sygnały daje maszynista ostatniej lokomotywy.

8. W razie gdyby gwizdawka na lokomotywie przestała działać, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności. Jeżeli przy tym pociąg idzie na hamulcach ręcznych, to maszynista powinien zatrzymać pociąg i uprzedzić kierownika pociągu o niedziałaniu gwizdawki. Dalsza jazda powinna odbywać się ze zmniejszoną szybkością, pozwalającą na zatrzymanie pociągu bez udziału drużyny konduktorskiej. W obydwu przypadkach należy używać do dawania sygnału „Baczność" trąbki sygnałowej, w którą powinna być wyposażona drużyna lokomotywy. Podczas mgły lub zamieci, utrudniających widziałalność, należy w razie zepsucia się gwizdawki lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną szybkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

9. Do podawania sygnału „Stój" drużyna konduktorska używa tych samych sygnałów ręcznych, co i służba drogowa (D2 i D3).

Sygnały D2 i D3 „Stój" drużyna konduktorska powinna stosować:

1) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem S1 „Stój".

Postanowienie powyższe nie obowiązuje drużyny konduktorskiej na liniach z samoczynną blokadą liniową, przy której zmiana sygnału „Wolna dro-

ga" na semaforze świetlnym na sygnał S1 „Stój" następuje pod działaniem pociągu po przejściu jego czoła poza semafor,

2) Jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem D1 „Stój",

3) jeżeli służba stacyjna lub drogowa albo drużyna pociągowa daje sygnał D2 lub D3 „Stój",

4) jeżeli konduktor spostrzeże w pociągu lub na torze przeszkodę, która zagraża dalszej jeździe pociągu,

5) jeżeli na dwutorowej linii pociąg wyjeżdża ze stacji na tor niewłaściwy, a konduktorzy nie zostali o tym na stacji uprzedzeni.

We wszystkich powyższych przypadkach konduktor powinien jak najspieszniej przyciągnąć hamulec, po czym bezzwłocznie dawać sygnały D2 i D3 „Stój".

Sygnały D2 i D3 „Stój" dane przez jednego z konduktorów powinni inni konduktorzy powtarzać ku przodowi, a w pociągach z parowozem popychającym — także i ku tyłowi pociągu. W pociągach z hamulcem zespolonym konduktorzy powinni w przypadkach wyżej wymienionych zamiast dawania sygnału D2 i D3 „Stój" — zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.

§ 21. SYGNAŁY DAWANE PRZEZ DYŻURNEGO RUCHU (Rd)

1. Sygnał Rd1 „Nakaz jazdy"

a) Dzienny

Okrągła biała tarczka z zieloną obwódką, poruszana pionowo

b) Nocny

Latarka z zielonym światłem, poruszana pionowo





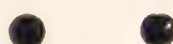
§ 22. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DAWANYCH PRZEZ DYŻURNEGO RUCHU (Rd)

1. Sygnał Rd1 „Nakaz jazdy" stosuje się przy wyprawianiu lub przepuszczaniu pociągów, zgodnie z postanowieniami Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.

§ 23. SYGNAŁY PRZY MANEWROWANIU (Rm)

1. Sygnał Rm1 „Jechać w kierunku do dającego sygnał“ (skrót „do mnie“)

Dwa krótkie tony gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie

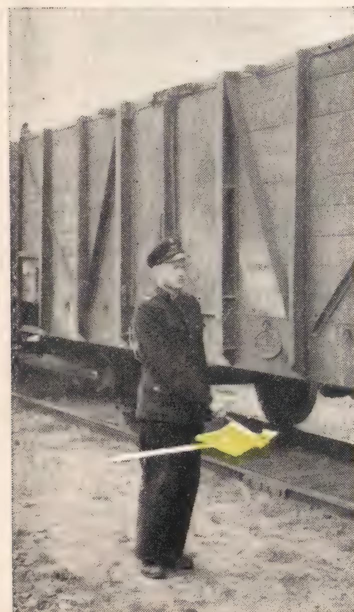


a) Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego, lub ręka, poruszana poziomo

b) Nocny

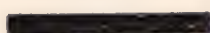
Ręczna latarka z białym światłem, poruszana poziomo





2. Sygnał Rm2 „Jechać w kierunku od dającego sygnał“ (skrót „ode mnie“)

Jeden długi ton gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie



a) Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego, lub ręka, poruszana pionowo

b) Nocny

Ręczna latarka z białym światłem, poruszana pionowo





3. Sygnał Rm3 „Zwolnić"

Kilka przeciągłych tonów gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie

— — — — —

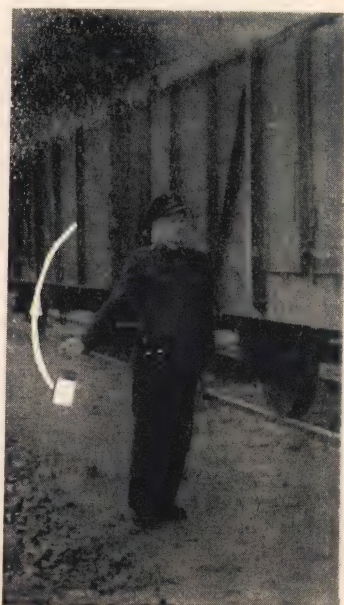
a) Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka, poruszana łagodnym ruchem po łuku do góry i na dół

b) Nocny

Latarka sygnałowa z białym światłem, poruszana łagodnym ruchem po łuku do góry i na dół





4. Sygnał Rm4 „Stój"

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony gwizdawką ustną lub trąbką, kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie

a) Dzienny

Wywijanie w koło w płaszczyźnie prostopadłej do toru rozwiniętą chorągiewką sygnałową, innymi przedmiotami albo ręką

b) Nocny

Wywijanie w koło ręczną latarką z białym światłem w płaszczyźnie prostopadłej do toru





5. Sygnał Rm5 „Odrzucić"

Dwa długie i jeden krótki ton gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie



a) Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powoli do góry i ukośnie na dół, a następnie szybko w kierunku poziomym

b) Nocny

Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powoli pionowo do góry i ukośnie na dół, a następnie szybko w kierunku poziomym





Wkleić na stronę 138.

5. Sygnał Rm5 „Odrzucić"
Dwa długie i jeden krótki ton gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie



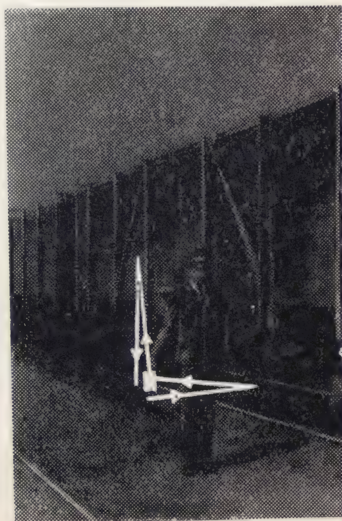
a) Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół

b) Nocny

Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół





6. Sygnał Rm6 „Docisnąć"

Dwa krótkie tony gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie



a) Dzienny

Zbliżenie do siebie obu rąk

b) Nocny

Szybkie zakrywanie ręką światła latarki, tak aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu





§ 24. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW PRZY MANEWROWANIU (Rm)

1. Drużyna manewrowa daje sygnały gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie chorągiewką lub ręką, albo ręczną latarką.

2. Sygnały drużyny manewrowej należy dawać po stronie maszynisty lokomotywy manewrowej tak, aby maszynista mógł je bezpośrednio widzieć, jeżeli to jednak jest niemożliwe, drużyna manewrowa powinna powtarzać sygnały kolejno aż do miejsca dla maszynisty widocznego.

Jeżeli przetaczanie odbywa się na łuku, a maszynista znajduje się na zewnętrznej stronie łuku, wówczas należy dawać sygnały po stronie palacza lub pomocnika maszynisty, który w takim razie obowiązany jest powtórzyć ustnie każdy sygnał bezzwłocznie maszyniście.

§ 25. SYGNAŁY NA GÓRKACH ROZRZĄDOWYCH (Rt)

1. Tarcze rozrządowe mechaniczne

Podłużne białe ramię ruchome, oświetlone w porze nocnej, obracające się na tle nieruchomej okrągłej tarczy czarnej z białą obwódką, umieszczonej na słupie, zwrócone w kierunku lokomotywy spychającej (przetaczającej) tabor.

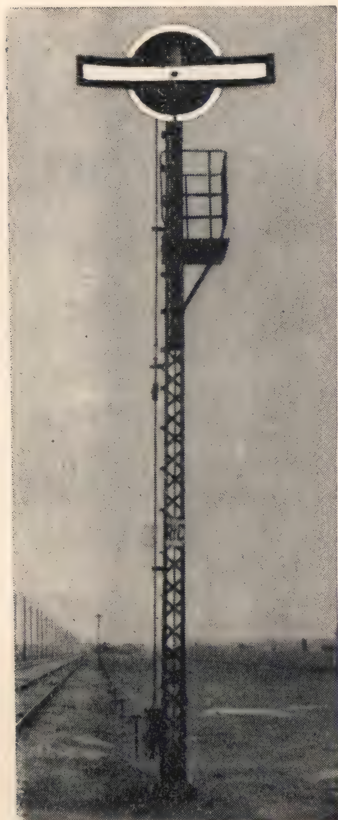
1. Sygnał Rt1 „Spychanie jest zabronione"

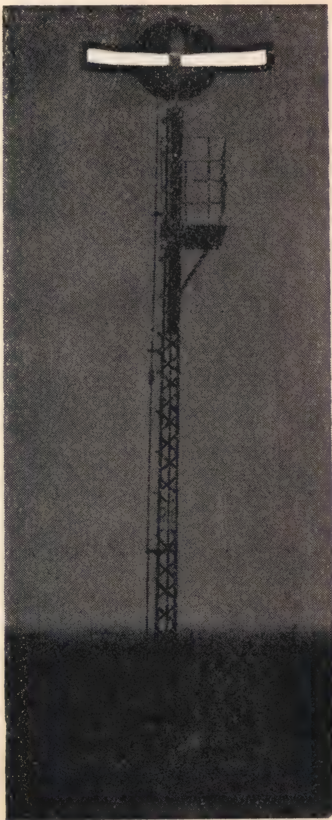
a) Dzienny

Podłużne białe ramię, ustawione poziomo

b) Nocny

Oświetlone podłużne białe ramię, ustawione poziomo





2. Sygnał Rt2 „Spychać powoli"

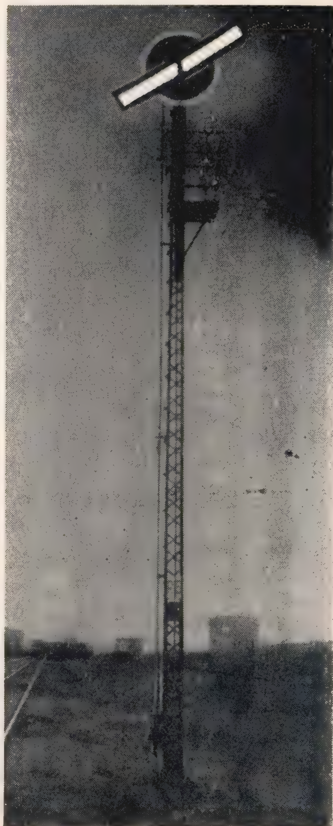
a) Dzienny

Podłużne białe ramię, ustawione ukośnie prawym końcem do góry, pod kątem 45°

b) Nocny

Oświetlone podłużne białe ramię, ustawione ukośnie prawym końcem do góry, pod kątem 45°





3. Sygnał Rt3 „Spychać z umiarkowaną szybkością”

a) Dzienny

Podłużne białe ramię, ustawione pionowo

b) Nocny

Oświetlone podłużne białe ramię, ustawione pionowo





2. Tarcze rozrządowe świetlne

Nieruchoma latarnia na słupie, złożona z wielu żarówek, przez zapalenie się których tworzą się odpowiednie sygnały, rzucające światło w kierunku lokomotywy spychającej tabor.

1. Sygnał Rt1 „Spychanie jest zabronione“

Dzienny i nocny

Szereg białych świateł, tworzących linię poziomą

2. Sygnał Rt2 „Spychać powoli“

Dzienny i nocny

Szereg białych świateł, tworzących linię ukośną, wznoszącą się w górę ku stronie prawej, pod kątem 45°





3. Sygnał Rt3 „Spychać z umiarkowaną szybkością"

Dzienny i nocny

Szereg białych świateł tworzących linię pionową



§ 26. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW NA GÓRKACH ROZRZĄDOWYCH (Rt)

1. Tarcza rozrządowa wskazuje:

   1) spychanie jest zabronione (sygnał Rt1),

   2) spychanie powinno odbywać się powoli, tj. z szybkością nie przewyższającą 3 km/godz. (sygnał Rt2),

   3) spychanie powinno odbywać się z umiarkowaną szybkością, tj. z szybkością nie przewyższającą 5 km/godz. (sygnał Rt3).

2. Tarczę rozrządową ustawia się na grzbiecie górki rozrządowej obok toru, po którym są spychane wagony, z prawej jego strony, patrząc w kierunku spychania.

3. Jeżeli kilka takich tarcz stoi obok, to każda z nich służy do sygnalizowania tylko jednego toru, po którym wagony są spychane.

4. Tabor zatrzymany przed tarczą rozrządową unieruchomioną w położeniu na sygnał Rt1 „Spychanie jest zabronione", można spychać poza tarczę dopiero wtedy, gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony da — po uprzednim ustnym oznajmieniu drużynie parowozowej, że dozwolone jest spychanie poza tarczę rozrządową — ręczny sygnał Rm1 „Do mnie".

§ 27. SYGNAŁY DAWANE PRZY PRÓBIE HAMULCÓW ZESPOLONYCH (Rh)

1. RĘCZNE

1. Sygnał Rh1 „Zahamować"

a) Dzienny

Wyciągnięte ręce, składane nad głową z zakreśleniem półkola

b) Nocny

Latarka ręczna z białym światłem, poruszana od dołu do półkola do góry i następnie opuszczana pionowo w dół





2. Sygnał Rh2 „Odhamować"

a) Dzienny

Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową

b) Nocny

Latarka ręczna z białym światłem, poruszana po łuku nad głową





3. Sygnał Rh3 „Hamulce w porządku"

a) Dzienny
Ręka wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo

b) Nocny
Latarka ręczna z białym światłem, trzymana pionowo nad głową





2. ŚWIETLNE

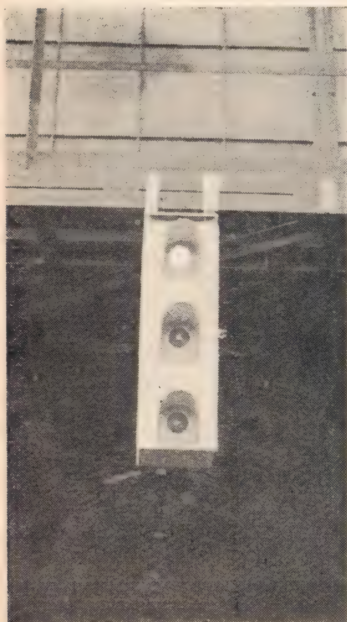
Urządzenie do dawania sygnałów świetlnych przy próbie hamulców zespolonych składa się z oprawy prostokątnej umieszczonej obok torów (lub zawieszo-

nej nad torami), w której umieszczone są na jednym pionie trzy latarnie ze szkłem matowo białym.

1. Sygnał Rhs1 „Zahamować"

Dzienny i nocny

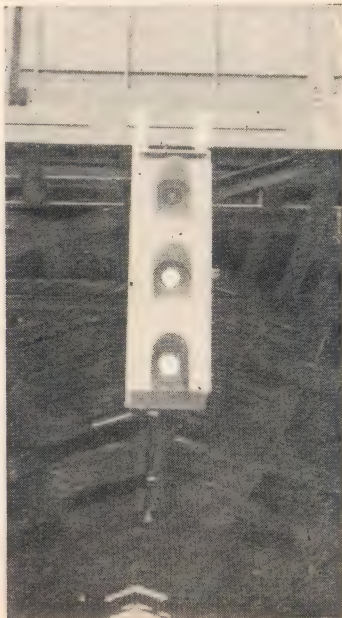
Jedno światło matowo-białe



2. Sygnał Rhs2 „Odhamować"

Dzienny i nocny

Dwa światła matowo-białe



3. Sygnał Rhs3 „Hamulce w porządku"

Dzienny i nocny

Trzy światła matowe białe



§ 28. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DAWANYCH PRZY PRÓBIE HAMULCÓW ZESPOLONYCH (Rh)

1. Przy dokonywaniu próby hamulca daje się sygnały Rh1, Rh2 i Rh3 w płaszczyźnie prostopadłej do toru.
2. Sygnały świetlne stosuje się na stacjach węzłowych oraz w razie potrzeby na innych stacjach, jeśli tego wymagają warunki widoczności.

§ 29. SYGNAŁY DAWANE W RAZIE ROZERWANIA POCIĄGU (Rr)

Sygnał Rr1 „Uwaga — nastąpiło rozerwanie pociągu"

Jeden krótki, jeden długi i jeden krótki tony gwizdawką ustną, gwizdkiem lokomotywy lub trąbką i jednocześnie

● ▬ ●

a) Dzienny

Pokazywanie i chowanie na przemian w krótkich odstępach czasu chorągiewki żółtej lub czapki

b) Nocny

Pokręcanie w jedną i drugą stronę około osi pionowej ręcznej latarki z białym światłem, tak aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu





§ 30. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW W RAZIE ROZERWANIA POCIĄGU (Rr)

1. Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, pracownicy służby drogowej i stacyjnej powinni dawać sygnał Rr1.

2. Sygnał Rr1 należy dawać dopóty, dopóki maszynista rozerwanego pociągu nie odpowie tym samym sygnałem, na znak że sygnał Rr1 został przez niego zrozumiany.

3. W razie rozerwania pociągu zabrania się dawania sygnałów „Stój", jeżeli oderwana tylna część pociągu porusza się w kierunku przedniej części tego pociągu.

4. Gdy oderwana część pociągu zostanie zatrzymana, należy dawać w kierunku przedniej części pociągu sygnały „Stój" dla zatrzymania jej na szlaku.

§ 31. SYGNAŁY ALARMOWE (A)

Sygnał A1 „Alarm"

Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lokomotywy, trąbki, gwizdawki ustnej lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie



Sygnał A2 „Pożar"

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki gwizdawki lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdawki ustnej, powtarzane kilkakrotnie



§ 32. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW ALARMOWYCH (A)

1. Sygnały alarmowe dawane są w celu powiadomienia służby kolejowej o nagłym wypadku zagrażającym bezpieczeństwu ruchu pociągów, mieniu kolejowemu lub bezpieczeństwu pracowników pełniących służbę.

2. Pracownicy posiadający przybory sygnałowe powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

3. Sygnał pożarowy daje się w celu powiadomienia służby kolejowej o powstaniu pożaru na terenie kolejowym.

4. Pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien natychmiast rozpocząć dawanie sygnału A2 „Pożar".

Jeżeli pracownik nie ma przyrządu do dawania sygnałów słuchowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika posiadającego przyrząd sygnałowy.

5. Maszyniści czynnych lokomotyw*), znajdujących się na terenie stacji, zwrotniczowie oraz inni pracownicy powinni powtarzać usłyszany sygnał pożarowy.

---

*) Pod wyrazem „lokomotyw" należy rozumieć zarówno parowóz, jak i lokomotywy elektryczne, spalinowe i inne silniki posiadające sygnały akustyczne.

ROZDZIAŁ III

§ 33. WSKAŹNIKI

Rozróżnia się wskaźniki stosowane zarówno na liniach z trakcją parową, jak i elektryczną, oraz specjalne wskaźniki stosowane na liniach zelektryfikowanych.

Wskaźniki wspólne dla linii z trakcją parową i elektryczną.

1. Wskaźniki na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych (Wz)

1) Wskaźnik Wz1 „Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku mniej zakrzywionego. Jazda na ostrze lub z ostrza"

Biały prostokąt na czarnym tle, widzialny zarówno od strony ostrza iglicy jak od strony krzyżownicy



2. Wskaźnik Wz2 „Zwrotnica nastawiona w kierunku zbocznym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku bardziej zakrzywionego. Jazda na ostrze“

Biała strzała na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo, lub w lewo, wskazująca zboczny kierunek jazdy, jeżeli patrzeć od strony ostrza iglicy





3. Wskaźnik Wz3 „Zwrotnica nastawiona w kierunku zbocznym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku bardziej zakrzywionego. Jazda z ostrza z kierunku zbocznego"

Biała tarcza okrągła na czarnym tle, jeżeli patrzeć od strony krzyżownicy



2. WSKAŹNIKI NA ZWROTNICACH ROZJAZDÓW DWUSTRONNYCH ŁUKOWYCH (Wz)

1. Wskaźnik Wz2 „Zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy na ostrze po jednym z łuków"

Biała strzała na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze, w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na „ostrze"





2. Wskaźnik Wz4 „Zwrotnica nastawiona do jazdy z ostrza z lewego albo z prawego toru“

Biała okrągła tarcza, a na niej czarny łuk zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na który zwrotnica jest nastawiona





3. WSKAŹNIKI NA ZWROTNICACH ROZJAZDÓW KRZYŻOWYCH PODWÓJNYCH (Wz)

1. Wskaźnik Wz5 „Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem"

Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, w linii wznoszącej się ukośnie na prawo



2. Wskaźnik Wz6 „Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem"

Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, w linii wznoszącej się ukośnie na lewo



3. Wskaźnik Wz7 „Jazda przygotowana w kierunku zbocznym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem"

Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem do środka latarni i tworzące kąt prosty, otwarty w lewo



4. Wskaźnik Wz8 „Jazda przygotowana w kierunku zbocznym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem"

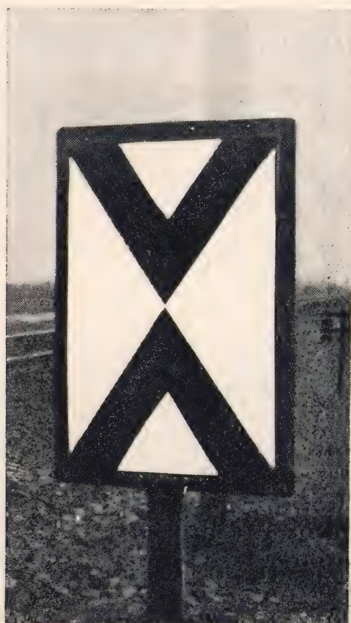
Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem do środka latarni i tworzące kąt prosty, otwarty w prawo



4. INNE WSKAŹNIKI (W)

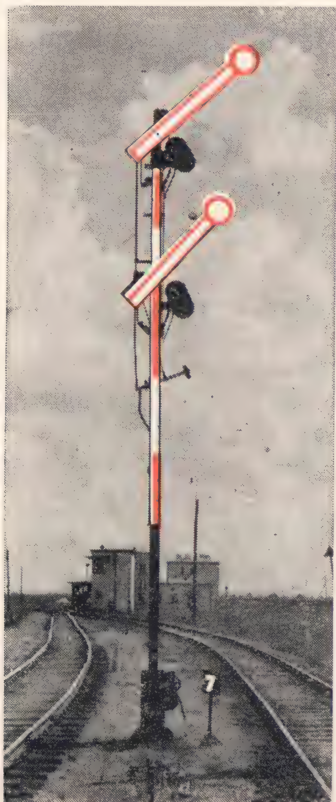
Wskaźnik W1. Oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami



Wskaźnik W2a. Oznacza numer toru lub grupy torów, na które wjazd jest przygotowany

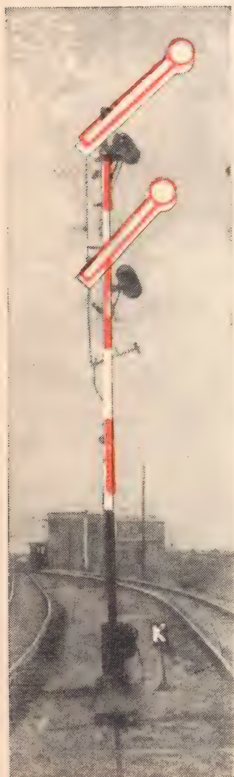
Numer toru lub oznaczenie grupy torów na latarni umieszczonej na słupie dwuramiennego lub trzystawnego semafora wjazdowego lub na słupie obok semafora





Wskaźnik W2b. Oznacza kierunek wyjazdu

Oznaczenie kierunku wyjazdu pociągów na latarni, umieszczonej na słupie semafora wyjazdowego lub obok tego semafora, albo na słupie semafora świetlnego trzystawnego

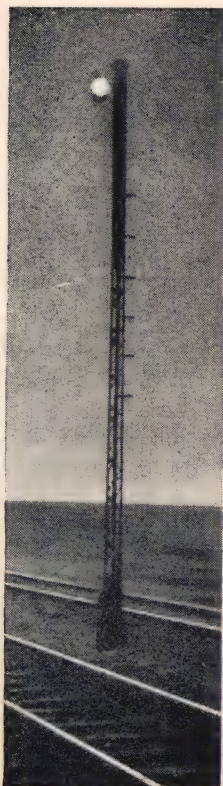


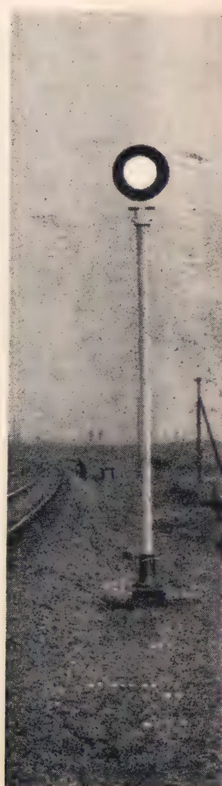


Wskaźnik W3. Oznacza, że sąsiednie semafory nie odnoszą się do toru, przy którym wskaźnik stoi

Do semaforów ramiennych		Do semaforów świetlnych
a) Dzienny Słup semafora bez ramion	b) Nocny Białe światło u wierzchołka słupa	Dzienny i nocny Białe światło na słupie wskaźnika świetlnego







Wskaźnik W4. Oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu

Prosty biały krzyż na ciemnym prostokątnym tle. Wskaźnik może być wykonany w postaci latarni lub tarczy

Wskaźnik W5. Oznacza granicę, poza którą przetaczanie jest zabronione

Biała tablica u góry zaokrąglona z czarnym obramowaniem





Wskaźnik W6. Oznacza, że należy dać sygnał Rp1 „Baczność”

Trójkątna tablica biała z czarnym obramowaniem

Wskaźnik W7. Oznacza, że należy dać sygnał Rp1 „Baczność” dla ostrzeżenia pracujących na torze

Przenośna trójkątna tablica biała z czarnym obramowaniem i czarną literą „R“





Wskaźnik W8. Oznacza, że należy zmniejszyć szybkość jazdy

Trójkątna biała tablica z czarną obwódką, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna cyfra wskazująca dozwoloną szybkość (w dziesiątkach kilometrów)



Wskaźnik W9. Oznacza początek lub koniec miejsca, przez które należy przejeżdżać z ograniczoną szybkością przez czas dłuższy od 6 miesięcy

Prostokątna biała tablica z czarną obwódką, a na niej z jednej strony czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, zaś z drugiej zwrócony wierzchołkiem ku górze

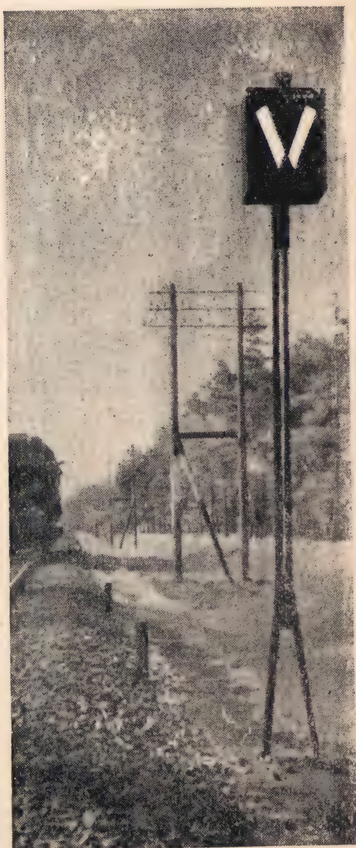




Wskaźnik W10a i W10b. Oznaczają, że należy rozpocząć (W10a) albo zaprzestać (W10b) popychania

Latarnia z białą strzałą na czarnym tle, zwróconą w górę (wskaźnik W10a), albo w dół (wskaźnik W10b)





Wskaźnik W11a. Oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza

Trzy kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe tablice białe z jednym, dwoma lub trzema czarnymi pasami









Wskaźnik W11b. Oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do semafora wjazdowego stacji, na której rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, dotknięcie której lub skierowanie na nią strumienia wody z zakrapiacza węgla grozi śmiercią

Trzy kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe tablice białe z jednym, dwoma lub trzema czarnymi pasami, a ponadto u góry tablicy wyobrażenie czaszki ludzkiej ze skrzyżowanymi pod nią piszczelami, wykonane kolorem czarnym oraz na czarnych pasach strzała czerwona w kształcie błyskawicy, zwrócona ostrzem ku dołowi








Wskaźnik W12. Oznacza, że należy zakropić popielnik oraz zamknąć klapy popielnika

Tablica biała w kształcie ukośnika z czarnym obramowaniem



Wskaźnik W13. Oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego

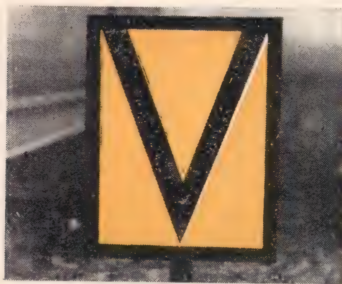
Czarno-biała krata lub dwie kraty jedna nad drugą, składające się z dwóch par ukośników, przybitych do słupa





Wskaźnik W14. Oznacza początek lub koniec miejsca, przez które należy przejeżdżać z ograniczoną szybkością przez czas krótszy od 6 miesięcy.

Prostokątna tablica pomarańczowa z czarną obwódką, a na niej z jednej strony czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a z drugiej — zwrócony wierzchołkiem ku górze





Wskaźnik W15. Oznacza, że semafor lub tarcza ostrzegawcza, które nie stoją bezpośrednio z prawej strony obok danego toru lub nad jego osią, mimo to do tego toru odnoszą się.

Kwadratowa tablica z czarnym trójkątem, którego ostrze jest zwrócone w kierunku semafora lub tarczy ostrzegawczej, na białym tle



Wskaźnik W15. Wolno stosować na czas dłuższy niż 15 dni za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji. O stosowaniu wskaźnika W15 na czas krótszy niż 14 dni decyduje Dyrektor Okręgu Kolei Państwowych

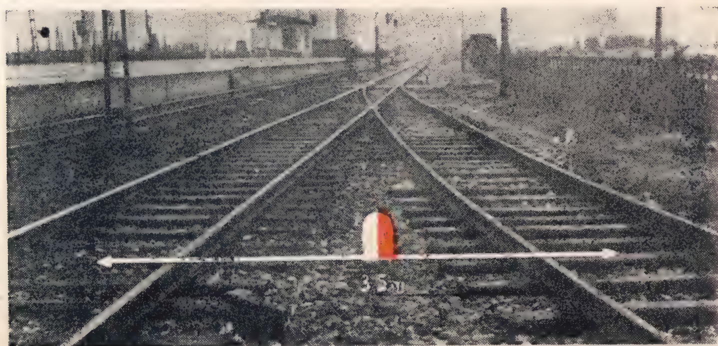
Wskaźnik W16. Oznacza, że w odległości drogi hamowania za wskaźnikiem znajduje się przystanek osobowy

Biała belka pozioma z trzema czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo, ustawiona skośnie do toru



Wskaźnik W17. Oznacza, przy rozgałęziających się torach, dokąd wolno tor zająć taborem, nie zagradzając przejazdu po sąsiednim torze

Słupek biało-czerwony

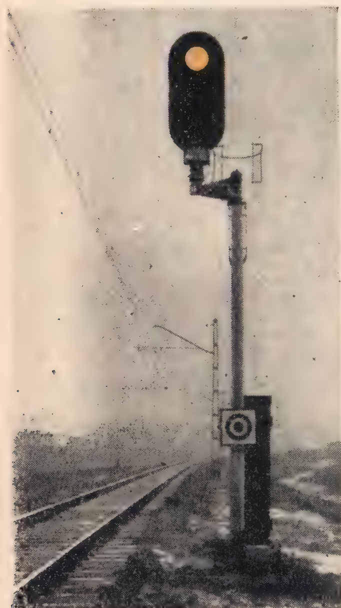


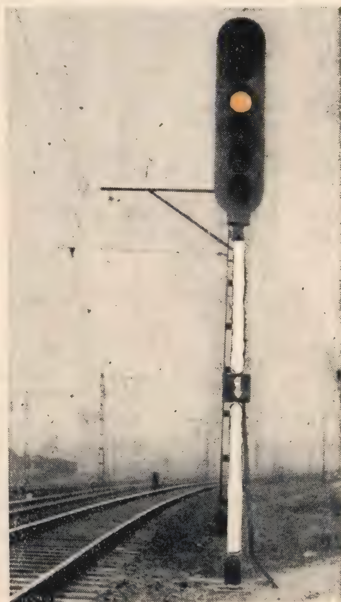
Wskaźnik W18. Oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym

Kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarny pierścień z czarnym kręgiem w środku

Wskaźnik W19. Oznacza, że odległość między dwoma następnymi semaforami jest mniejsza od długości drogi hamowania

Biała świecąca się strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na ciemnym tle *)





*) Stosuje się za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

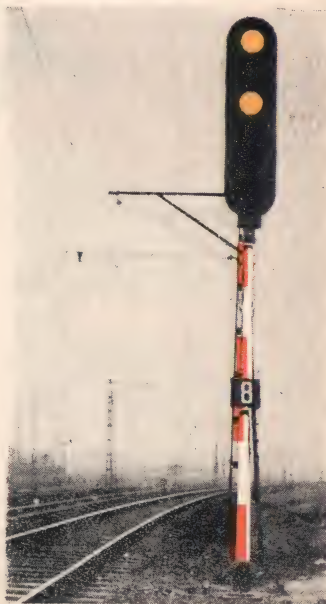
Wskaźnik W20. Oznacza, że odległość między semaforem, na którym jest umieszczony wskaźnik, a następnym semaforem jest mniejsza od długości drogi hamowania

Dwie białe świecące się strzały, zwrócone ostrzem ku dołowi, na ciemnym tle*)

Wskaźnik W21. Oznacza szybkość, z jaką może odbywać się jazda pociągu po zwrotnicach, jeśli ta szybkość jest większa niż 40 km godz.

Szereg białych świateł, tworzących cyfrę, która oznacza dozwoloną szybkość jazdy (w dziesiątkach kilometrów) na ciemnym tle





*) Stosuje się za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

Wskaźnik W22. Oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania, ze zmniejszoną szybkością, semafor odstępowy blokady samoczynnej, wskazujący sygnał „Stój"

Kwadratowa czarna tablica ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej biała litera „T" złożona ze szkieł odblaskowych



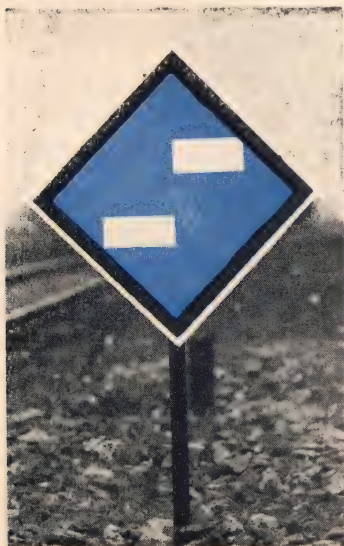
WSKAŹNIKI
NA LINIACH ZELEKTRYFIKOWANYCH (We)

1) Wskaźnik We1. Oznacza że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem.

Kwadratowa tablica nie bieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa poziome białe paski, przesunięte w pionie względem siebie

2) Wskaźnik We2. Oznacza, że należy opuścić pantografy

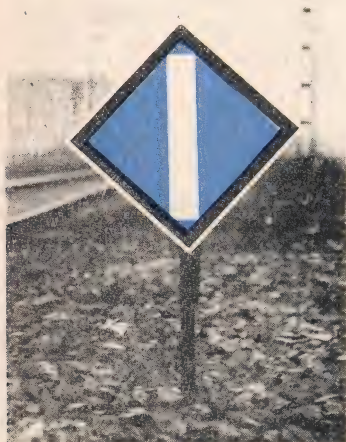
Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej jeden biały pasek poziomy





3) Wskaźnik We3. Oznacza, że należy podnieść pantografy

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej jeden biały pasek pionowy



4) Wskaźnik We4. Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa białe kwadraty jeden w drugim



5) **Wskaźnik We5. Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany, odgałęziający się w prawo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy**

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej, podzielona pionową przekątną na dwa trójkąty, z których lewy jest niebieski, prawy zaś stanowi połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4



6) **Wskaźnik We6. Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany odgałęziający się w lewo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy**

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej, podzielona pionową przekątną na dwa trójkąty, z których prawy jest niebieski, lewy zaś stanowi połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4



7) Wskaźnik We7. Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany, stanowiący przedłużenie toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej, podzielona poziomą przekątną na dwa trójkąty, z których dolny jest niebieski, zaś górny stanowi połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4



8) Wskaźnik We8. Oznacza miejsce, przez które pociąg trakcji elektrycznej powinien przejeżdżać bez prądu

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa białe paski pionowe i jeden biały pasek poziomy



9) Wskaźnik We9. Oznacza miejsce, od którego pociąg trakcji elektrycznej może jechać, pobierając energię z przewodów sieci jezdnej

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej białe paski w kształcie korytka

10) Wskaźnik We10. Oznacza, że sieć obniża się poniżej normalnej wysokości zawieszenia przewodów

Kwadratowa tablica biała z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski czarne tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i jeden pasek czarny poziomy





11) Wskaźnik We11. Oznacza miejsce, w którym sieć trakcyjna powraca do normalnej wysokości zawieszenia



Kwadratowa tablica biała z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej paski czarne tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem do góry i jeden pasek czarny poziomy

12) Wskaźnik We12. Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu złożonego z jednostek elektrycznych, bez względu na ich ilość

Biała tablica z czarną obwódką i czarną literą „E"



13) **Wskaźnik We13. Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu złożonego z jednej jednostki elektrycznej**

Biała tablica z czarną obwódką i czarną cyfrą „1”



14) **Wskaźnik We14. Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu złożonego z dwóch jednostek elektrycznych**

Biała tablica z czarną obwódką i czarną cyfrą „2”



15) **Wskaźnik We15. Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu złożonego z trzech jednostek elektrycznych**

Biała tablica z czarną obwódką i czarną cyfrą „3”



16) **Wskaźnik We16. Oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu złożonego z czterech jednostek elektrycznych**

Biała tablica z czarną obwódką i czarną cyfrą „4”



§ 34. PRZEPISY STOSOWANIA WSKAŹNIKÓW

Wskaźniki wspólne dla linii z trakcją parową i elektryczną

Wskaźniki na zwrotnicach (Wz)

1. Jako wskaźników na zwrotnicach do oznaczenia ich położenia używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo, zarówno we dnie jak i w nocy. Na zwrotnicach leżących na szlaku oraz znajdujących się w torach bocznych stacyjnych, mało używanych, można za pozwoleniem miejscowego oddziału przewozów zamiast latarń używać tarcz nie oświetlonych, dających takie same wskazania lub w ogóle nie używać żadnych wskaźników.

2. Latarnie ze wskaźnikami Wz1, Wz2, Wz3 i Wz4 ustawia się przy rozjazdach zwyczajnych, pojedynczych, rozjazdach krzyżowych i rozjazdach skupionych po jednej latarni na początku każdej zwrotnicy.

3. W rozjazdach łukowych dwustronnych stosuje się przy jeździe na ostrze, w obu położeniach zwrotnicy, wskaźnik Wz2. Strzała wskazuje, odpowiednio do kierunku odgałęziającego się toru, odgałęzienia w prawo lub w lewo.

4. Jako wskaźników na zwrotnicach rozjazdów podwójnych krzyżowych używa się latarń specjalnego typu, oszklonych szkłem koloru mlecznego, które

wskazują położenie zwrotnic jednakowo, zarówno we dnie jak i w nocy.

5. Latarnie ze wskaźnikami Wz5, Wz6, Wz7 i Wz8 ustawia się przy podwójnych rozjazdach krzyżowych, mianowicie jedną latarnię w środkowej części rozjazdu — z boku.

6. Strzały na latarni ze wskaźnikami Wz5, Wz6, Wz7 i Wz8 wskazują nastawienie zwrotnic, a mianowicie: strzała dolna wskazuje nastawienie zwrotnic bliższych, a strzała górna nastawienie zwrotnic dalszych.

7. Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikami Wz5, Wz6, Wz7 i Wz8 wskazuje na nieprzyleganie iglicy i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.

Inne wskaźniki (W)



8. Wskaźnik W1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą dwustawną, albo trzystawną, dla zwrócenia uwagi na tarczę. Wskaźnika W1 nie oświetla się z wyjątkiem przypadku, kiedy jest ustawiony w tunelu.

9. Wskaźnik W2a umieszcza się na słupie dwuramiennego (lub trzysta-

wnego świetlnego) semafora wjazdowego albo semafora drogowskazowego na wjazd lub też na osobnym słupku obok semafora.

Numer toru lub oznaczenie grupy torów na wskaźniku W2a jest widoczny tylko wtedy, gdy semafor wjazdowy lub drogowskazowy na wjazd wskazuje sygnał zezwalający na jazdę. Wskaźnik W2a stosuje się tylko na dużych stacjach węzłowych linii pierwszorzędnych w przypadkach gdy w zależności od tego, na który tor lub grupę torów wjazd ma nastąpić, odległość miejsca zatrzymania pociągu jest różna, wskutek czego należy odpowiednio regulować szybkość wjeżdżającego pociągu. Wskaźnik W2b umieszcza się na słupie semafora wyjazdowego lub na słupku obok semafora.

Skrót nazwy stacji końcowej lub najbliższej stacji węzłowej danej linii widoczny jest tylko wtedy, kiedy semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę.

10. Wskaźnik W3 ustawia się z prawej strony jednego z torów równoległych, po których pociągi przechodzą w tym samym kierunku, dla oznaczenia tego toru lub torów, do których nie odnoszą się semafory ustawione obok.

Gdy przy torach równoległych ustawia się tarczę zatrzymania, to dla oznaczenia tego toru lub tych torów, do których sygnał D1 „Stój” dawany tą tarczą się nie odnosi, używa się zamiast słupa semaforowego drążka z latarnią, wskazującą w nocy białe światło.

11. Wskaźnik W4 służy do oznaczenia miejsca na stacji, przystanku, posterunku osłonnym itp. do które-

go ma dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu, i może być wykonany w kształcie latarni lub tarczy, nie oświetlanej, w zależności od warunków miejscowych. Wskaźnik W4 ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi. Jeżeli koniec peronu nie znajduje się w pobliżu ukresu, to wskaźnik W4, ustawiony przy tym końcu peronu, odnosi się tylko do pociągów pasażerskich.

Jeżeli wskaźnik W4 wykonany jest w postaci latarni, należy go w nocy oświetlać.

12. Wskaźnik W5 stosuje się, niezależnie od tarcz manewrowych, na tych stacjach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone.

Przetaczanie poza wskaźnik W5 dopuszcza się tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu na podstawie rozkazu szczególnego. Wskaźnik W5 należy ustawić za semaforem wjazdowym w odległości najmniej 100 m, patrząc w kierunku jazdy. Na stacjach linii dwutorowych wskaźnik W5 ustawia się tylko przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego, tj. po stronie lewej, patrząc w kierunku jazdy manewrowej.

Na stacjach linii jednotorowych wskaźnik W5 ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku jazdy manewrowej. Wskaźnika W5 w nocy nie oświetla się.

13. Wskaźnik W6 ustawia się tam, gdzie maszynista

powinien dawać sygnał Rp 1 „Baczność”, a w szczególności:

1) przed przejazdami — w odległości przewidzianej w przepisach o zabezpieczeniu przejazdów,

2) w innych przypadkach, z wyjątkiem miejsc prowadzenia robót na torze, co najmniej w odległości 200 m od miejsca, które ten wskaźnik zabezpiecza.

Wskaźnik W6 ustawia się z prawej strony toru, do którego odnosi się, patrząc w kierunku jazdy.

Wskaźnika W6 w nocy nie oświetla się.

14. Wskaźnik W7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dawać sygnał Rp1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.

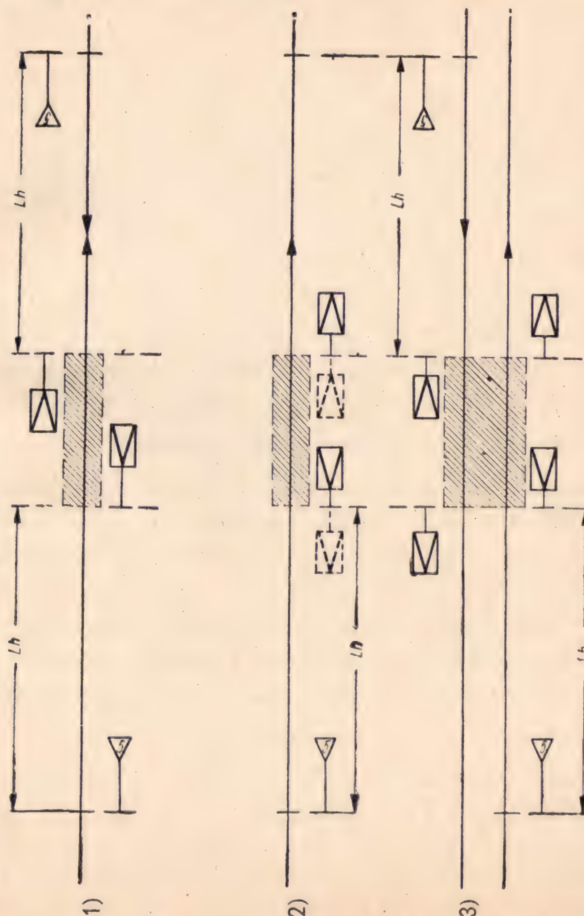
Wskaźnik W7 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, w odległości od 300 do 400 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.

Na liniach dwutorowych wskaźnik W7 ustawia się tylko z tej strony, z której można oczekiwać nadejścia pociągu, na liniach zaś jednotorowych z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze.

Wskaźnika W7 w nocy nie oświetla się.

15. Wskaźnik W8 w kształcie trójkątnej białej tablicy z czarną obwódką, zwróconej wierzchołkiem ku dołowi, z czarną cyfrą wskazującą dozwoloną szybkość (w dziesiątkach kilometrów), ustawia się z prawej strony toru w odległości drogi hamowania przed miejscem, które w ciągu okresu czasu dłuższego od 6 miesięcy wymaga zmniejszenia szybkości wszystkich po-

ciągów, na przykład: spadek większy od największego przyjętego przy projektowaniu linii kolejowej, most słabej konstrukcji itp.



1) Na linii jednotorowej przy ograniczeniu szybkości w obu kierunkach wskaźniki W8 ustawia się zgodnie z rysunkiem.
2) Na linii jednotorowej przy ograniczeniu szybkości w jednym kierunku (np. na dużym spadku) wskaźniki W8 ustawia się zgodnie z rysunkiem.
3) Na linii dwutorowej wskaźniki ustawia się zgodnie z rysunkiem.

Wskaźników W8 w nocy nie oświetla się.

W przypadku konieczności zmniejszenia szybkości pociągów w obrębie stacji, zarówno na całej jej długości jak też na pewnym odcinku, należy ustawić wskaźnik W8 przy semaforze wjazdowym.

16. Wskaźnik W9 ustawia się w miarę potrzeby za wskaźnikiem W8, patrząc w kierunku jazdy, na początku odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmiejszoną szybkością, a przy ograniczeniu szybkości tylko w jednym kierunku — również i na jego końcu.

Wskaźnik W9 ustawiony na początku odcinka jest zwrócony do pociągu tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, ustawiony zaś na końcu odcinka — tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze.

Wskaźnika W9 nie oświetla się w porze nocnej.

17. Wskaźniki W10a i W10b służą do oznaczenia w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania. Wskaźnik W10a ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, wskaźnik zaś W10b w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów.

Wskaźniki W10a i W10b ustawia się z tej strony toru, z której ustawione są semafory.

18. Wskaźnik W11a służy wyłącznie do zwrócenia uwagi maszynisty pociągu na zbliżanie się do tarczy

ostrzegawczej, wskaźnik zaś W11b ponadto do uprzedzenia maszynisty pociągu o zbliżaniu się do stacji, na której rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, dotknięcie której lub skierowanie strumienia wody na nią z zakrapiacza węgla grozi śmiercią.

Wskaźnik W11a ustawia się przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych i odstępowych na wszystkich stacjach i szlakach linii pierwszorzędnych oraz na liniach drugorzędnych tylko na stacjach węzłowych i w przypadku złej widoczności tarcz ostrzegawczych, natomiast wskaźnik W11b tylko na liniach zelektryfikowanych, przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych stacji, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany.

Tablice wskaźników W11a i W11b ustawia się z prawej strony toru w odległości co 100 m przed tarczą ostrzegawczą, pod kątem 60° do osi toru (w rzucie poziomym) i w takim porządku, aby maszynista pociągu, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą tablicę z trzema pasami czarnymi, drugą — z dwoma i ostatnią — z jednym pasem czarnym. W przypadkach wyjątkowych podane wyżej odległości mogą być zmniejszone do 60 m. Wskaźników W11a i W11b nie oświetla się z wyjątkiem przypadku, kiedy są one ustawiane w tunelu. Tablice prostokątne wysokie wskaźników W11a i W11b stosuje się przy ustawieniu ich na zewnątrz torów lub na międzytorzu szero-

kości powyżej 4,8 m, tablice zaś kwadratowe niskie tych wskaźników — na międzytorzu węższym niż 4,8 m. Pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30°, na tablicach zaś kwadratowych pod kątem 45° do poziomu. Strzałę czerwoną w kształcie błyskawicy maluje się na całej długości tablicy wskaźnika W11b.

19. Wskaźnik W12 ustawia się w odległości 200 m przed mostami, wiaduktami itp.; przy przejeżdżaniu tego wskaźnika należy popielnik zakropić i zamknąć klapy popielnika parowozu.

Wskaźnika W12 w nocy nie oświetla się.

20. Wskaźnik W13 stosuje się do oznaczenia miejsc (przejazd, most, rozjazd itp.), przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru od śniegu. Wskaźnik W13 ustawia się w odległości 50 m od miejsca, przez które należy przejeżdżać z podniesionym nożem i zamkniętymi skrzydłami pługa z obydwóch stron tego miejsca przy każdym torze. Przeszkody znajdujące się w odległości mniejszej niż 150 m jedna od drugiej powinny być zabezpieczone jako jedna przeszkoda wskaźnikiem W13 o podwójnej czarno-białej kracie, składającej się z dwóch par ukośników przybitych do słupa.

21. Wskaźnik W14 ustawia się za sygnałem D6, patrząc w kierunku jazdy, z prawej strony toru na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, przez który należy przejechać z ograniczoną szybkością.

Wskaźnik W14 ustawiony na początku tego odcinka

jest zwrócony do pociągu tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, ustawiony zaś na końcu odcinka — tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze.

Wskaźnik W14 należy oświetlać w porze nocnej.

22. Wskaźnik W15 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, w tym miejscu, w którym powinien być ustawiony semafor lub tarcza ostrzegawcza. Wskaźnika W15 nie oświetla się.

23. Wskaźnik W16 ustawia się przed przystankami osobowymi nie posiadającymi semaforów, z prawej strony toru, do którego się odnosi, w odległości drogi hamowania pociągów obowiązującej na danym szlaku, liczonej od wskaźnika W4 ustawionego na tym przystanku. Wskaźnika W16 nie oświetla się.

24. Wskaźnik W17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów w miejscu, gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,5 m.

25. Wskaźnik W18 umieszcza się na słupie ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej dla poinformowania maszynisty o tym, że zbliża się do stacji. Wskaźnika W18 nie oświetla się w porze nocnej.

26. Świetlny wskaźnik W19 umieszcza się na słupie semafora. Obraz na wskaźniku ukazuje się jednocześnie z ukazaniem się na tym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę. Wskaźnik W19 wolno stosować za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

27. Świetlny wskaźnik W20 umieszcza się na słupie semafora. Obraz na wskaźniku ukazuje się jednocześnie z ukazaniem się na tym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę*).

28. Świetlny wskaźnik W21 umieszcza się na słupie semafora. Cyfra na wskaźniku wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na tym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.

29. Wskaźnik W22 stosuje się za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji na semaforach odstępowych blokady samoczynnej ustawionych na wzniesieniu o pochyleniu miarodajnym ponad 6‰ o długości przekraczającej długość ciężkich pociągów towarowych.

Wskaźnik W22 odnosi się wyłącznie do ciężkich pociągów towarowych i zezwala na przejechanie bez zatrzymania semafora odstępowego blokady samoczynnej wskazującego sygnał „Stój" z szybkością nie większą od 15 km/godz., przy czym maszynista powinien tak regulować szybkość, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy.

Wskaźnika W22 nie oświetla się w porze nocnej.

Wskaźniki na liniach zelektryfikowanych (We).

30. Wskaźniki We1 do We15 stosuje się tylko na liniach zelektryfikowanych. Wskaźniki mogą być stałe lub przenośne.

---

*) Wskaźnik W20 wolno stosować za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

31. Wskaźnik We1 ustawia się na szlaku i na stacjach przy torach głównych zasadniczych w odległości 500 m przed wskaźnikiem We2. Na stacjach przy torach głównych dodatkowych, torach bocznych stacyjnych, łącznicach itp. wskaźnika We1 przed wskaźnikiem We2 nie ustawia się. Wskaźnik We1 nakazuje przygotować się do opuszczenia pantografu.

32. Wskaźnik We2 ustawia się na szlaku i na stacjach przy torach głównych zasadniczych w odległości 200 m przed początkiem odcinka toru, przez który należy przejeżdżać z opuszczonymi pantografami. Wskaźnik We2 stosuje się:

a) w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci do naprawy, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,

b) w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego.

33. Wskaźnik We3 ustawia się w odległości 200 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.

34. Wskaźnik We4 służy do oznaczenia miejsca, w którym kończą się przewody sieci trakcyjnej lub poza które przejazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony.

Tam gdzie tor nie kończy się kozłem oporowym, a kończą się tylko przewody sieci trakcyjnej, wskaźnik We4 ustawia się w odległości 15 m przed punktem, w którym pantograf mógłby zsunąć się z przewodu jezdnego sieci trakcyjnej.

35. Wskaźnik We5 i We6 ustawia się przed zwrot-

nicą, od której odgałęzia się tor niezelektryfikowany, w odległości 15 m od tej zwrotnicy.

36. Wskaźniki We5, We6 i We7 oznaczają, że wjazd pociągu trakcji elektrycznej jest zabroniony.

37. Wskaźnik We8 ustawia się w odległości 100 m przed odgałęzieniem sekcyjnym w pozycji otwartej lub w miejscach, w których z innych powodów należy jechać bez prądu.

38. Wskaźnik We9 ustawia się w odległości 200 m za otwartym odgałęzieniem, wyłącznikiem sekcyjnym albo za miejscem, które należy z innych powodów przejechać bez prądu.

39. Wskaźnik We10 służy do oznaczenia miejsca przed tunelami, mostami, wiaduktami itp., w których sieć trakcyjna obniża się poniżej normalnej wysokości zawieszenia przewodów. Wskaźnik We10 ustawia się w odległości 50 m przed miejscem, gdzie rozpoczyna się obniżenie przewodów sieci trakcyjnej.

Drużyny parowozowe i konduktorskie, przejeżdżające przez miejsca obniżenia sieci, powinny przy wykonywaniu czynności w pobliżu przewodów zachować szczególne środki ostrożności, określone w osobnych instrukcjach, aby nie ulec porażeniu prądem elektrycznym.

40. Wskaźnik We11 służy do oznaczenia miejsca, w którym obniżona sieć trakcyjna powraca do normalnej wysokości zawieszenia. Wskaźnik We11 ustawia się w odległości 50 m za miejscem, gdzie się kończy obniżenie przewodów sieci trakcyjnej. Wskaźniki We1 do

We11 ustawia się z prawej strony toru lub nad torem, do którego się odnoszą.

41. Wskaźniki We12, We13, We14, We15 i We16 stosuje się na stacjach i przystankach osobowych na liniach zelektryfikowanych. Wskaźniki te ustawia się rozmieszczając je w zależności od warunków miejscowych w taki sposób, aby niezależnie od wielkości składu pociągu przynajmniej jedna jednostka zatrzymała się naprzeciw dachu peronu, a jeśli dachu nad peronem nie ma — w pobliżu wejścia na peron.

42. Maszynista pociągu elektrycznego, złożonego z jednostek, obowiązany jest zatrzymywać pociąg na stacjach i przystankach osobowych, na których postój jest przewidziany, z takim wyrachowaniem, aby czoło pociągu znajdowało się przy wskaźniku We12, We13, We14, We15 lub We16, zależnie od wielkości składu pociągu.

43. Wskaźniki We12, We13, We14, We15 i We16 nie odnoszą się do pociągów z lokomotywami elektrycznymi.

44. Wskaźników We12, We13, We14, We15 i We16 w nocy nie oświetla się.

§ 35. POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Semafory świetlne z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semafora

1. Sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Czerwone światło w górnej części oprawy zwrócone do pociągu, w dolnej części oprawy nie ma żadnego światła



2. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Ot1 „Wolna droga”, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”

Dzienny i nocny

Zielone światło w górnej części oprawy i poniżej na prawo w dolnej części oprawy dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu

3. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Ot2 „Wolna droga”, dalszy semafor wskazuje sygnał S2 „Wolna droga”

Dzienny i nocny

Zielone światło w górnej części oprawy i poniżej na prawo w dolnej części oprawy dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu





4. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Ot3 „Wolna droga", dalszy semafor wskazuje sygnał S3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością"

Dzienny i nocny

Zielone światło w górnej części oprawy i poniżej na prawo w dolnej części oprawy dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo oraz pod światłem pomarańczowym jedno światło zielone umieszczone niżej niż dolne światło pomarańczowe, zwrócone do pociągu



5. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Ot1 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością", dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Dwa zielone światła na jednym pionie — jedno w górnej, drugie w dolnej części oprawy oraz powyżej dolnego zielonego światła z prawej strony dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu



6. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Ot2 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością", dalszy semafor wskazuje sygnał S2 „Wolna droga"

Dzienny i nocny

Dwa zielone światła na jednym pionie — jedno w górnej, drugie w dolnej części oprawy oraz powyżej dolnego zielonego światła z prawej strony dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu



7. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Ot3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością", dalszy semafor wskazuj sygnał S3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością"

Dzienny i nocny

Dwa zielone światła na jednym pionie — jedno w górnej, drugie w dolnej części oprawy oraz powyżej dolnego zielonego światła, z prawej strony dwa pomarańczowe światła w linii wznoczącej się ukośnie na prawo oraz pod światłem pomarańczowym jedno zielone światło umieszczone niżej niż dolne światło pomarańczowe, zwrócone do pociągu



8. Sygnał S1 „Stój”

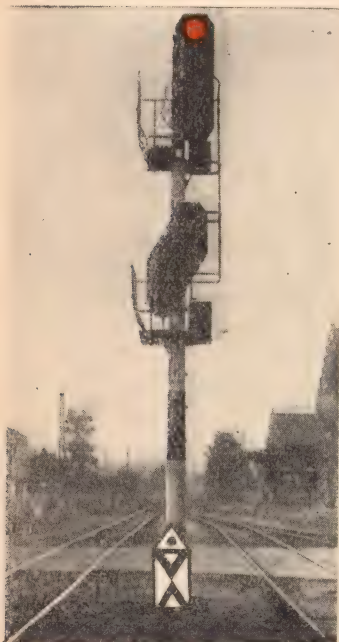
Dzienny i nocny

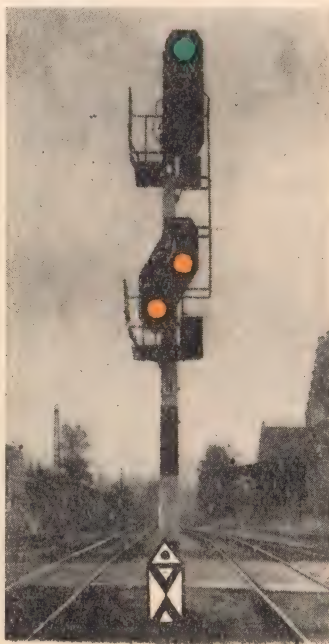
Czerwone światło w górnej oprawie, zwrócone do pociągu, w oprawie dolnej nie ma żadnego światła

9. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Ot1 „Wolna droga”, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”

Dzienny i nocny

Zielone światło w górnej oprawie i poniżej w dolnej oprawie dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu





10. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Ot2 „Wolna droga", dalszy semafor wskazuje sygnał S2 „Wolna droga"

Dzienny i nocny

Zielone światło w górnej oprawie i poniżej w dolnej oprawie dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu

11. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Ot1 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością", dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Dwa zielone światła w górnej oprawie i poniżej w dolnej oprawie dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu





12. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Ot3 ,,Wolna droga ze zmniejszoną szybkością'', dalszy semafor wskazuje sygnał S3 ,,Wolna droga ze zmniejszoną szybkością''

Dzienny i nocny

Dwa zielone światła w górnej oprawie i poniżej w dolnej oprawie dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo oraz pod prawym światłem pomarańczowym jedno światło zielone wyżej niż dolne światło pomarańczowe, zwrócone do pociągu



2. Tarcze ostrzegawcze trzystawne świetlne

1. Sygnał Ot1 „Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój"

Dzienny i nocny

Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu

2. Sygnał Ot2 „Semafor wskazuje sygnał S2 „Wolna droga"

Dzienny i nocny

Dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu





3. Sygnał Ot3 „Semafor wskazuje sygnał S3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“

Dzienny i nocny

Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, oraz pod prawym światłem pomarańczowym jedno zielone światło umieszczone wyżej niż dolne światło pomarańczowe



UWAGA. Obrazy sygnałowe wyżej wymienionych urządzeń sygnałowych, stosowanych przejściowo, podane są w brzmieniu obowiązującym przed wejściem w życie Instrukcji.

3. Sygnały dzwonowe

1. Sygnał Dz1 „Pociąg jedzie ku końcowi linii”

Pewna ustalona ilość uderzeń w dzwon, dana jeden raz.

2. Sygnał Dz2 „Pociąg jedzie ku początkowi linii”

Ta sama ilość uderzeń w dzwon, dana dwa razy

§ 36. PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW ŚWIETLNYCH Z TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ ODNOSZĄCĄ SIĘ DO NASTĘPNEGO SEMAFORA ORAZ SYGNAŁÓW DZWONOWYCH

1. Omawiane w postanowieniach przejściowych świetlne semafory z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semafora oraz tarcze ostrzegawcze trzystawne świetlne mogą być stosowane przejściowo na liniach kolejowych wyłącznie na terenie DOKP Wrocław, wyposażonych już w te urządzenia, do czasu ich wymiany na semafory i tarcze ostrzegawcze typu znormalizowanego.

2. Przepisy stosowania sygnałów wymienionych w ust. 1 powinny odpowiadać przepisom stosowania sygnałów zawartych w „Instrukcji o sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych" Nr E1.

3. Sygnalizację dzwonową stosuje się przejściowo tylko na liniach kolejowych wyposażonych już w te urządzenia, do czasu ich normalnego zużycia.

4. Sygnały dzwonowe służą do porozumiewania się stacji z posterunkiem dróżników przejazdowych.

5. Sygnały dzwonowe wyrażają się ustaloną ilością uderzeń w dzwon, daną raz lub kilkakrotnie, przy czym przerwy między pojedynczymi uderzeniami powinny wynosić 1—2 sekundy, a przerwy między jednym szeregiem uderzeń a drugim 4—5 sekund.

6. Sygnały Dz1 i Dz2 służą do zawiadomienia dróżników przejazdowych o mającym nastąpić przejściu pociągu.

7. Sygnały Dz1 i Dz2 daje dyżurny ruchu bezpośrednio przed odjazdem pociągu.

dróż-
ejściu

pośre-

§ 6 ust. 2, zdanie czwarte zastępuje się zdaniem:

„Za pozwoleniem dyrektora okręgu kolei państwowych mogą być stosowane tarcze ostrzegawcze świetlne do semaforów ramiennych, natomiast stosowanie światła migającego zamiast stałego wymaga zezwolenia Ministerstwa Komunikacji. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się tarcze ostrzegawcze ruchome i nieruchome (ust. 13). Tarcze ostrzegawcze ruchome bywają dwustawne i trzystawne".

— —

§ 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do sygnałów na pociągu używa się latarni i tarcz. Tarcze są używane tylko w dzień, natomiast latarnie — tylko w nocy, lub zarówno w dzień jak i w nocy, w zależności od konstrukcji taboru.

— —

§ 34 ust. 25, w końcu ustępu dodaje się zdanie:

„W razie, gdy ostatni semafor samoczynny odstępowy blokady liniowej samoczynnej jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik W18 nakazuje maszyniście jazdę z taką szybkością, aby mógł on zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój".

— —

§ 34 ust. 26 otrzymuje brzmienie:

„Świetlny wskaźnik W19 umieszcza się na słupie semafora lub tarczy ostrzegawczej. Obraz na wskaźniku ukazuje się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego, zaś na tarczy ostrzegawczej takiego sygnału, który oznacza, że na semaforze, do którego ta tarcza się odnosi, ukazał się sygnał zezwalający.

Wskaźnik W19 wolno stosować za każdorazowym zezwoleniem dyrektora okręgu kolei państwowych".

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji Nr 43 z dnia 21 lutego 1958 r.

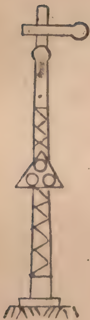
WYKAZ

tych postanowień „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich (Nr E-1)“, które obowiązują do dnia 31 grudnia 1960 r.

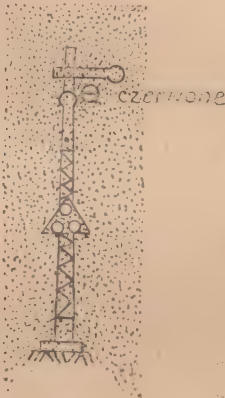
WARSZAWA 1958

Sygnały zastępcze

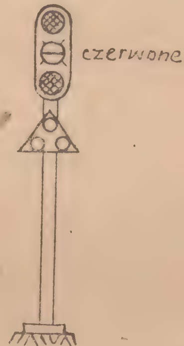
1) Sygnał Sz: „Można przejechać semafor wskazujący sygnał S1 „Stój" bez pisemnego rozkazu".
Trzy białe światła, tworzące trójkąt równoboczny, zwrócony podstawą do dołu, na słupie semafora, wskazującego sygnał S1 „Stój".



rys. 1



rys. 2



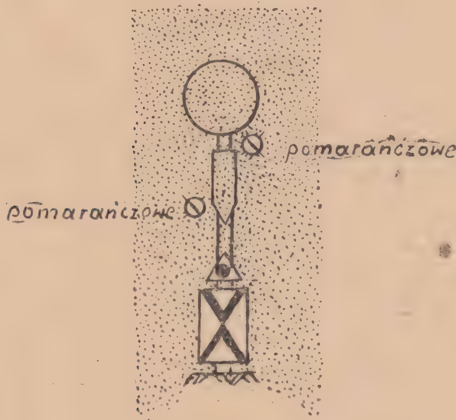
rys. 3

Wjazd na sygnał zastępczy może odbywać się z szybkością nie większą niż 30 km/godz. i nie wymaga uprzedniego zatrzymania się przed semaforem.

Tarcze ostrzegawcze mechaniczne trzystawne

2) Sygnał Ot1 — Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój" — nocny:

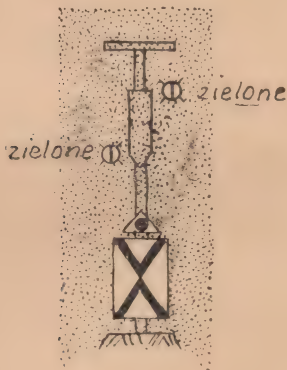
„Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu".



rys. 4

3) Sygnał Ot2 — Semafor wskazuje sygnał S2 ,,wolna droga" — nocny:

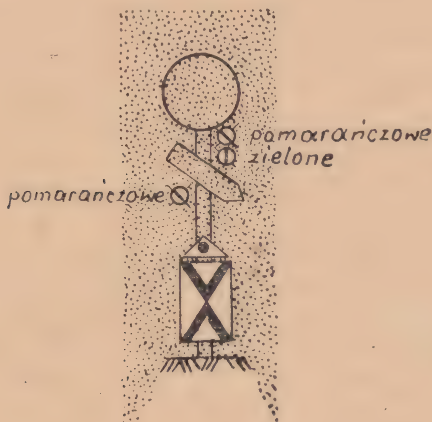
,,Dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu".



rys. 5

4) Sygnał Ot3 — Semafor wskazuje sygnał S3 „wolna droga ze zmniejszoną szybkością" — nocny:

„Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo oraz pod prawym światłem pomarańczowym jedno światło zielone umieszczone wyżej, niż dolne światło pomarańczowe".



rys. 6

lub „Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo oraz nad lewym światłem pomarańczowym jedno światło zielone umieszczone niżej, niż górne światło pomarańczowe".

5. Semafory świetlne z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semafora.

1. Sygnał S1 „Stój“ — dzienny i nocny:

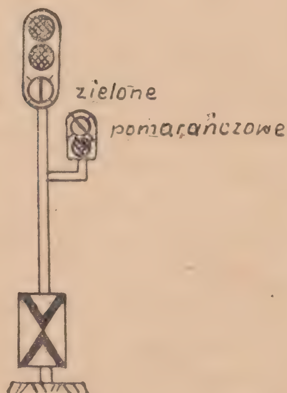
„Czerwone światło w górnej oprawie, zwrócone do pociągu, w oprawie zaś dolnej nie ma żadnego sygnału“.

2. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Od1 — „Wolna droga“ dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój“ — dzienny i nocny.

„Zielone światło w górnej oprawie i pomarańczowe światło poniżej, na prawo, w dolnej oprawie, zwrócone do pociągu“.



rys. 7



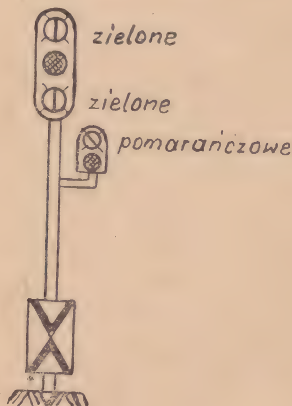
rys. 8

3. Sygnał S2 i jednocześnie sygnał Od2 — „Wolna droga“ dalszy semafor wskazuje sygnał S2, S3 lub S4 — dzienny i nocny.
„Zielone światło w górnej oprawie i zielone światło poniżej, na prawo, w dolnej oprawie, zwrócone do pociągu“.



rys. 9

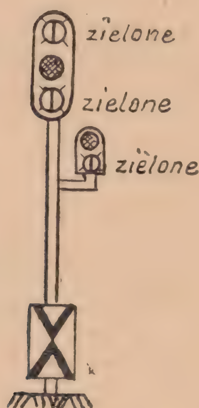
4. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Od1 — „Wolna droga“ ze zmniejszoną szybkością, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój“ — dzienny i nocny.
„Dwa zielone światła w górnej oprawie i jedno pomarańczowe światło poniżej na prawo, w dolnej oprawie“.



rys. 10

5. Sygnał S3 i jednocześnie sygnał Od2 — „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością, dalszy semafor wskazuje sygnał S2, S3 lub S4“ — dzienny i nocny.

„Dwa zielone światła w górnej oprawie i poniżej, na prawo, jedno zielone światło w dolnej oprawie“.

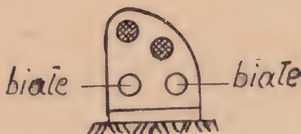


rys. 11

Tarcze zaporowe świetlne

6) 1. Sygnał Zs1: „Stój, tor jest zamknięty" — dzienny i nocny.

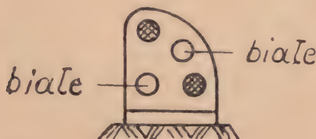
„Dwa białe światła w linii poziomej".



rys. 12

2. Sygnał Zs2: „Zamknięcie toru uchylone" — dzienny i nocny.

„Dwa białe światła w linii ukośnej, wznoszącej się od strony lewej ku prawej".



rys. 13

Sygnały drogowe

7) Sygnał D6 „Zwolnić bieg"
Dzienny:

„Trójkątna pomarańczowa tarcza z białą obwódką, obrócona podstawą do góry".

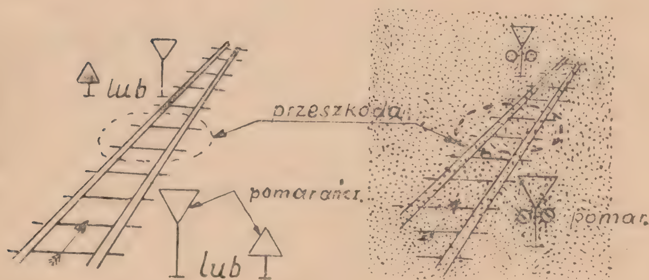
W razie braku miejsca tarcza ta może być umieszczona nisko i obrócona podstawą ku dołowi.

Nocny:

„Dwa pomarańczowe światła w linii poziomej, zwrócone do pociągu".

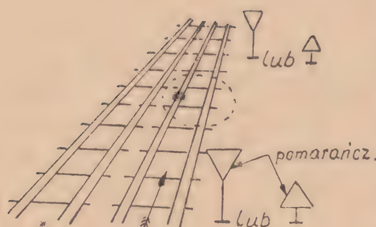
Przykłady ustawienia sygnału D6 w terenie:

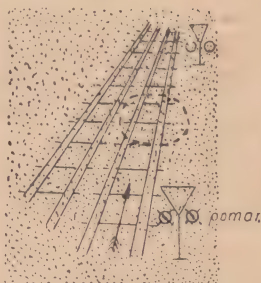
Na linii jednotorowej



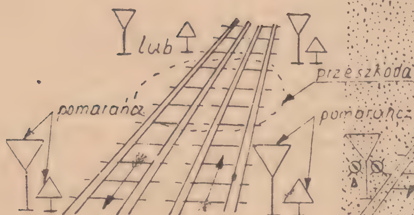
rys. 14

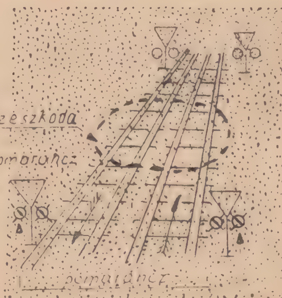
Na linii dwutorowej





rys. 15



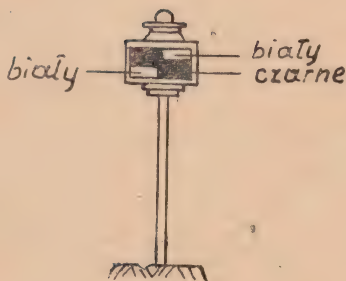


rys. 16

Tarczę ,,Zwolnić bieg" (sygnał D6) ustawia się z prawej strony toru w odległości najmniej 500 m przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością.

Wskaźniki

8) Wskaźnik W3 oznacza, że semafor wyjazdowy, do którego się wskaźnik odnosi, wskazuje sygnał S2 lub S3. „Na latarni prostokątnej dwa białe prostokąty na ciemnym tle, umieszczone ukośnie względem siebie".



rys. 17

9) Wskaźnik W8a:
Oznacza, że należy zmniejszyć szybkość jazdy.
„Trójkątna latarnia koloru mlecznego z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem w dół, a na niej liczba czarnego koloru".

10. Wskaźnik W8b:
Oznacza koniec miejsca, wymagającego zmniejszenia szybkości jazdy.
„Trójkątna latarnia koloru mlecznego z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem w dół bez napisu".



rys. 18



rys. 19

Wskaźnik W8a ustawia się w/g dotychczasowych zasad w odległości 300 m przed miejscem, które w ciągu dłuższego okresu czasu wymaga zmniejszenia szybkości wszystkich pociągów. Wskaźnik W8b ustawia się w końcu miejsca wymagającego zmniejszenia szybkości wszystkich pociągów i wskazuje, że od tej latarni zezwala się jechać z szybkością normalną.

Wskaźniki na liniach zelektryfikowanych

11) Wskaźnik We1 oznacza, że należy opuścić pantografy.

„Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski białe, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i jeden pasek biały pionowy".

12) Wskaźnik We2 oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem.

„Kwadratowa tablica niebieska z czarną i i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski białe, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi".

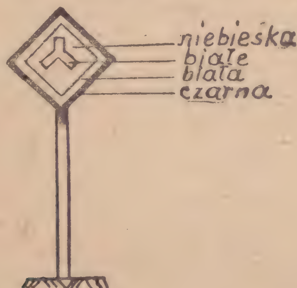


rys. 20



rys. 21

13) Wskaźnik We3 oznacza, że należy podnieść pantografy. „Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami, ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski białe, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem do góry i jeden pasek biały pionowy".



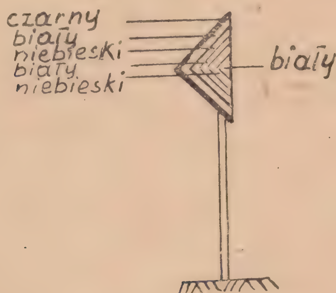
rys. 22

14) Wskaźnik We5 oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany, odgałęziający się w prawo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy.
„Trójkątna tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona przeciwprostokątną pionowo, stanowiąca prawą połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4".



rys. 23

15) Wskaźnik We6 oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany, odgałęziający się w lewo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy.
„Trójkątna tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona przeciwprostokątną pionowo, stanowiąca lewą połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4".



rys. 24

16) Wszystkie postanowienia wymienione wyżej w niniejszym załączniku tracą moc obowiązującą w dniu 31 grudnia 1960 roku.
17) We wszystkich przypadkach, gdy do sygnalizowania używa się chorągiewki sygnałowej, zezwala się na stosowanie chorągiewki sygnałowej koloru czerwonego, która będzie stopniowo zastępowana chorągiewką sygnałową koloru żółtego, w miarę naturalnego zużycia chorągiewek sygnałowych koloru czerwonego.

WDK W-wa, zam. 144, nakł. 169.000 egz. A-6 A-45

I. WYKAZ

jednostek organizacyjnych, które otrzymują „Instrukcję o sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych (Nr E 1)”

A. MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Komórki Ministerstwa otrzymują „Instrukcję“ zgodnie z rozdzielnikiem aktualnie obowiązującym w Ministerstwie.

B. P.K.P.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych

Komórki DOKP otrzymują „Instrukcję“ zgodnie z rozdzielnikiem aktualnie obowiązującym w DOKP.

Jednostki podległe DOKP (na liniach normalnotorowych)

1. Oddziały: przewozów, trakcji, sieci i zasilania, drogowe, zmechanizowanych robót drogowych, geodezyjne, budynków, robót budowlanych, zabezpieczenia ruchu i łączności.
2. Lokomotywownie, wagonownie, posterunki rewidentów.
3. Stacje PKP (posterunki ruchu), ekspedycje kolejowe.
4. Odcinki: sieci i zasilania, zdalnego sterowania, drogowe, zabezpieczenia ruchu, sygnałowe, łączności. Ośrodki łączności, stacje telekomunikacyjne, rejony budynków, grupy robót zmechanizowanych, kierownictwa robót (Służby Drogowej), pociągi zmechanizowanych, robót nawierzchniowych, grupy robót (Służby Drogowej), posterunki przejazdowe.
5. Ośrodki szkolenia zawodowego PKP, laboratoria (zabezpieczenia ruchu i łączności).
6. Przychodnie lekarskie.

Jednostki podległe DOKP (na liniach dojazdowych)

7. Zarządy terenowe kolei dojazdowych.

8. Stacje kolei dojazdowych styczne z kolejami normalnotorowymi.

Inne jednostki organizacyjne PKP

9. Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa, Centralna Stacja Sanitarno - Epidemiologiczna w Łodzi, Centralna Składnica Materiałów Hutniczych w Sosnowcu, Centralne Biuro Statystyki.

C. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE RESORTU Z POZA PKP

1. Kolejowe zakłady: nawierzchniowe, maszyn i sprzętu drogowego, konstrukcji stalowych, zabezpieczenia ruchu i łączności. Nasycalnie kolejowe, wytwórnie podkładów strunobetonowych, fabryki sygnałowe, zakłady naprawcze taboru kolejowego.
2. Zjednoczenie Przedsiębiorstw Robót Kolejowych, przedsiębiorstwa robót kolejowych, Przedsiębiorstwo Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych, biura projektowe.
3. Szkoły i technika kolejowe.

D. INNE JEDNOSTKI

Zarząd Główny ZZK, Redakcja Tygodnika Kolejarza „Sygnały“.

II. WYKAZ

stanowisk pracy, których pracownikom powinny być przydzielone do osobistego użytku służbowego oddzielne egzemplarze „Instrukcji o sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych (Nr E 1)"

1. Dyżurni ruchu, dyżurni ruchu inspekcyjni, dyżurni ruchu blokowi, st. nastawniczowie, nastawniczowie, st. zwrotniczowie, zwrotniczowie, st. ustawiacze, ustawiacze, manewrowi (płozowi), st. dyspozytorzy i dyspozytorzy przewozów, st. konstruktorzy i konstruktorzy rozkładów jazdy, st. telegrafiści, telegrafiści i telefoniści pociągowi.
2. Kierownicy pociągów, konduktorzy, rewizorzy pociągów, maszyniści instruktorzy, maszyniści, pomocnicy maszynistów, palacze parowozowi, maszyniści i palacze żurawi kolejowych, kierowcy drezyn i wózków motorowych, obrotniczowie, st. palacze i palacze parowozowni, kierowcy wózków akumulatorowych (Służby Trakcji), palacze wagonów ogrzewczych, konwojenci wagonów służbowych.
3. St. kontrolerzy i kontrolerzy w zarządach i oddziałach związani z ruchem kolejowym, dyspozytorzy sieci i zasilania, dyspozytorzy lokomotywowni i wagonowni, st. komisarze i komisarze odbiorczy.
4. Pracownicy zarządów, biur i oddziałów, których czynności związane są bezpośrednio lub pośrednio z ruchem kolejowym.
5. Monterzy zabezpieczenia ruchu, monterzy łączności, st. elektromonterzy, elektromonterzy, rzemieślnicy specjaliści oraz st. rzemieślnicy i rzemieślnicy przy bieżącej naprawie wagonów, st. rewidenci i rewidenci wagonów, smarowniczowie wagonów, mostowniczowie, toro-

mistrzowie, majstrowie (Służby Drogowej i Wagonowej), inspektorzy dozoru technicznego, komendanci i strażacy ochrony przeciwpożarowej, kierowcy autopogotowia przeciwpożarowego.

6. Rzecznicy Komisji Dyscyplinarnych.

7. Inspektorzy bezpieczeństwa i higieny pracy.

WDK Warszawa, zam. 97/59. Nakł. 174.000 B-5 druk. 60 gr.